This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

**Usage guidelines**

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

**About Google Book Search**

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

600032984W

Die

# Rheinschifffahrt Straßburgs

in früherer Zeit

und die

## Straßburger Schiffleut-Zunft.

---

Nach archivalischen und anderen Quellen bearbeitet

von

**Carl Löper.**

Post-Director.

---

Nebst einer einleitenden Abhandlung:

## Das Zunftwesen und die Stadtverfassung

der alten Reichsstadt Straßburg

von

**E. Trauttwein von Belle.**

Dr. der Rechte, Custos an der Königl. Bibliothek in Berlin, Ehren-Mitglied der Gesellschaft für die Erhaltung der geschichtlichen Denkmäler des Elsaß.

Straßburg,

Verlag von Karl J. Trübner.

1877.

237. f. 151. 20

Straßburg, Druck von J. Schneider (vorm. Fr. Wolff.) — 1216.

# Vorwort.

Eine Geſchichte der Schifffahrt des Rheins, dieſer ehemaligen Hauptverkehrsſtraße Mittel-Europa's, iſt bisher noch nicht geſchrieben worden, obſchon ſie gewiß eine Fülle intereſſanter Momente darbieten dürfte. Mir kam es hier darauf an, einen nicht ganz unbeträchtlichen Bauſtein dazu zu liefern und gleichzeitig zu weiteren Forſchungen anzuregen, indem ich, gelegentlich der Schilderung der Wirkſamkeit der, ſchon durch ihr Alter ehrwürdigen Schiffer-Genoſſenſchaft in Straßburg, eine geſchichtliche Darſtellung der Schifffahrt des Ober-Rheins zu geben verſuchte. Die erwähnte Genoſſenſchaft, welche mit raſtloſem Eifer und anerkennenswerther Energie dem Transport-Gewerbe oblag und ihre Fahrten rheinaufwärts bis Baſel, rheinabwärts bis Cöln und anfänglich ſogar bis Holland ausdehnte, iſt, ſoweit bekannt, die älteſte ihrer Art am Rheinſtrome: bereits

1331 bildete sie eine selbstständige Zunft und 1350 verfaßte sie ihre Statuten. Das Original-Exemplar der Letzteren, die übrigens wahrscheinlich nur die Bedeutung eines Entwurfes hatten, ist leider im August 1870, beim Brande der Stadt-Bibliothek in Straßburg, verloren gegangen; eine Abschrift derselben scheint nirgend vorhanden zu sein; nur ein Bruchstück davon ist bekannt und auch im Anhange meiner Schrift: „Zur Geschichte des Verkehrs in Elsaß-Lothringen." (Straßburg 1873, Karl J. Trübner,) mitgetheilt. Dagegen finden sich im Stadt-Archive in Straßburg Abschriften der, 1446 vom Magistrat daselbst bestätigten Statuten sowie derjenigen aus den Jahren 1717 und 1752, welche, weil sie bisher noch nicht veröffentlicht, kulturgeschichtlich aber sehr bemerkenswerth sind, im Anhange dieser Schrift abgedruckt wurden. Die Zunft der Schiffleute in Straßburg als solche ging, gleichwie die anderen Zünfte daselbst, mit der Verfassung dieser Stadt 1789 zu Grunde, obschon das Gewerbe der Rheinschiffer in einem, sich stetig vermindernden Umfange bis zum Aufkommen der, in der Nähe des Rheins hergestellten Eisenbahnen bestanden hat.

Herr Dr. Trauttwein von Belle in Berlin war so freundlich, zu meiner Arbeit eine einleitende Abhandlung über das Zunftwesen und die Stadtverfassung der

alten Reichsstadt Straßburg zu schreiben, die weitere Kreise interessiren wird. Es möge mir gestattet sein, ihm dafür an dieser Stelle meinen verbindlichsten Dank auszusprechen.

Markirch im Elsaß, im November 1876.

Der Verfasser.

# Inhalt.

## a) Text.

Das Zunftwesen und die Stadtverfassung der alten Reichsstadt Straßburg.

---

Die Rheinschifffahrt Straßburgs in früherer Zeit und die Schiffleut(Anker)-Zunft daselbst nebst ihren Statuten.

---


Seite.

I. Die Rheinschifffahrt in den frühesten Zeiten . . . . 21
II. Das Straßburger Zunftwesen im Allgemeinen und die Schiffleut-Zunft im Besonderen . . . . . 35
III. Die Organisation dieser Zunft und ihre Statuten aus den Jahren 1350 und 1446 . . . . . 44
IV. Die Spiele und Turniere der Schiffleute und Fischer . 86
V. Die Schiffleut-Zunft und ihre äußeren Beziehungen . . 92
VI. Dieselbe Zunft und ihre Statuten aus den Jahren 1717 und 1752 . . . . . 125


---

## b) Anhang.


1) Verordnung des Bischofs Senn von Mufingen in Basel wegen Einrichtung der Schiffer- und Fischer-Zunft daselbst 1354 . . . . . 143
2) Altes Artikel-Buch der Straßburger Schiffleut-Zunft vom Jahre 1446 nebst verschiedenen zusätzlichen Bestimmungen aus späterer Zeit. (I) . . . . . 148

3) Artikel derſelben Zunft vom Jahre 1717. (II) . . . . 207
4) Auszug aus einen Fracht-Büchlein vom Jahre 1731 . . 227
5) Auszug aus der Straßburger revidirten Kaufhaus-Ordnung vom Jahre 1737 . . . . . 230
6) Tractat zwiſchen dem König von Frankreich und dem Kurfürſten von Mainz und der Pfalz vom Jahre 1751 . 238
7) Neue Statuten der Straßburger Schiffleut-Zunft vom Jahre 1752. (III) . . . . . 250
8) Beſchluß des Königl. Staatsraths, die Schifffahrt auf dem Rhein betreffend . . . . . 292
9) Auszug aus dem Zunft-Büchlein der Straßburger Schiffleut-Zunft vom Jahre 1789 . . . . . 299

# Das Zunftwesen und die Stadtverfassung der alten Reichsstadt Straßburg.

## Eine rechtsgeschichtliche Skizze

von

**E. Trauttwein v. Belle,**

Dr. der Rechte, Custos an der Königl. Bibliothek zu Berlin, Ehren-Mitglied der Gesellschaft für die Erhaltung der geschichtlichen Denkmäler des Elsaß.

Das Zunftwesen des Mittelalters, welches die körperschaftlich gegliederten Handwerksverbände der Stadtgemeinden in einer mächtigen Institution zusammenfaßte, hat nicht blos eine sociale und privatrechtliche, sondern auch eine hochpolitische Bedeutung gehabt, es hat zur Zeit seiner Blüthe in kernhafter Ausgestaltung den Typus der communalen Selbstregierung dargestellt, es ist, indem es die innersten Rechtsgedanken der Menschen von damals eigenartig verkörperte, gerade in den freien Reichsstädten als den unabhängigsten Stadtgemeinden des Deutschen Reiches vielfach zur ausschließlichen Herrschaft gelangt, in einer der ältesten und der vornehmsten derselben, in Straßburg, hat es vier Jahrhunderte die Grundlage der städtischen Verfassung gebildet. Und diese Verfassung, welche überall den scharfen Stempel ihres genossenschaftlichen Ursprungs aufzeigt, ist ein leuchtendes Denkmal von Staatsklugheit und germanischem Rechtssinn gewesen, wegen ihres wunderbar festen Gefüges haben deutsche und französische Beurtheiler sie nicht genug preisen können, der große Holländer Erasmus von Rot-

terdam, obgleich ihm das entſcheidende Vergleichsmoment wohl entging, hat ſie mit Plato's Republik verglichen.

Straßburg, aus dem altrömiſchen und keltoromaniſchen Argentoratum entſproſſen, war nach dem Siege des Frankenkönigs Chlodwig über die Alemannen (bei Tolbiac 496 nach Chriſtus) zu einem fränkiſchen Waffenplatz Namens Stratiburg umgewandelt worden, der Vertrag von Verdun 843 hatte es mit Lothringen, dem Mittelreiche Kaiſer Lothars I. vereinigt, nach 82jährigem Schwanken der Zuſtände war es 925 durch Heinrich den Vogelſteller endgültig an Deutſchland gekommen und ſchon 1205, nach Andern 1201 von König Philipp von Schwaben für reichsfrei und reichsunmittelbar erklärt worden, aber es hat einen doppelten Kampf ausfechten müſſen, um diejenige Selbſtändigkeit zu erringen, welche das Ideal der einſtigen Städtefreiheit und republikaniſchen Autonomie geweſen iſt. Es war das der äußere Kampf mit den Biſchöfen des Straßburger Sprengels zu Gunſten der communalen Unabhängigkeit von der dieſen Kirchenfürſten durch die deutſchen Könige übertragenen Grafengewalt und der innere Rechtskampf zwiſchen den adeligen Altbürgern, den Geſchlechtern, und den Handwerk treibenden Neubürgern, den Zünften, um das Heft des ſtädtiſchen Regiments. Beide Bewegungen griffen allgemach in einander, der zweite Kampf, den das Emporkommen und Nachdrängen der Gewerbsleute hervorrief, hat zu der den Rechten des Biſchofs nachtheiligen Entſcheidung des erſteren weſentlich mit beigetragen. Da die Geſchichte der Straßburger Stadtverfaſſung noch zu ſchreiben iſt und der Zuſtand des Materials noch gar ſehr der Sichtung und Klärung bedarf, müſſen wir, was beide Kämpfe betrifft, zum Zwecke einer kurzen überſichtlichen Skizze uns um ſo mehr auf einige Andeutungen beſchränken.

Am Anfang des deutſchen Mittelalters war die Stellung der kirchlichen Oberhirten in Straßburg eine ſehr gewaltige, indeß eine biſchöfliche Stadt iſt es darum doch niemals geweſen. Unter den fränkiſchen Herrſchern hatte es bereits

ſeinen eigenen Grafen gehabt, in der Theilung von Marsna 870 wird es neben den beiden Gaugrafſchaften des Elſaſſes, dem Nordgau und dem Südgau oder Sundgau als beſondere Immunität genannt und nicht kraft eigenen Rechtes, ſondern eben durch Delegation der königlichen Pfalzgrafſchaft waren die Biſchöfe von Straßburg zur Würde der Obrigkeit über die königliche Stadt emporgeſtiegen, Namens des Reiches hatten ſie ihre Function auszuüben, der Blutbann, das Symbol der höchſten Gewalt über Leben und Tod gehörte nicht dem Biſchofe, er gehörte dem Kaiſer! Das älteſte Straßburger Geſetzbuch, das wohl noch unter Kaiſer Otto I. um das Jahr 982 erlaſſen ward und nach vielen Gewährsmännern von dem damals regierenden Biſchofe Erkanbold ſelber herrührt, giebt dem Biſchofe das Recht vier höchſte Beamte für die Stadt zu ernennen, nämlich den Schultheißen, causidicus, als Civil- und Criminalrichter, den Burggrafen, burgravius, dem die Anſtellung der Meiſter, d. h. der Vorſteher der ſchon in anſehnlicher Zahl vorhandenen Gewerbscorporationen zukam und der im biſchöflichen Palaſte ſelbſt über alle Handwerksſachen zu richten hatte, ferner den Zoller oder Zöllner, thelonearius, und den Münzwardein, monetae magister. Aber Keiner dieſer vier Beamten durfte an Leben, Leib und Gut ſtrafen, es ſei denn im Auftrage des Vogtes, advocatus, oder Blutvogtes, welcher ſeine Gewalt nicht vom Biſchof, ſondern vom Kaiſer herleitete und da wo der Schultheiß über Frevel zu richten hatte oder ein Anderer der vier oberſten Beamten für von ihm auferlegte Bußen ſeine Hülfe gebrauchte, den Blutbann darlieh. „Ecclesia non sitit sanguinem,“ Auch gewährt ſchon jener Codex von 982 dem Biſchofe die Ernennung des Blutvogtes keineswegs ausſchließlich, ſondern nur unter Zuſtimmung der Canonici d. h. der Mitglieder des Domcapitels ſowie der Dienſtleute des Bisthums und der Bürger der Stadt und nur denjenigen ſoll der Biſchof ernennen, welchen Canoniker, Miniſterialen und Bürger gewählt haben!

Obgleich nun den Bürgern der jungen Stadtgemeinde d. h. den Notabeln derſelben ſogar bei der Wahl des kaiſerlichen Repräſentanten eine Mitwirkung zuſtand, befand ſich die Mehrzahl der Einwohnerſchaft doch in großer Abhängigkeit vom Bisthum, die einzelnen Gewerbe hatten dem Kirchenfürſten beſtimmte Arbeiten und Abgaben zu leiſten, mehrere auch fünf Tage des Jahr's allein für ihn zu arbeiten und ſelbſt die Kaufleute, die einen Mittelſtand zwiſchen dem in der Stadt ſeßhaften Adel und den zünftigen Handwerksleuten, den Fröhnern des Biſchofs, zu bilden anfingen, mußten demſelben dienen, indem ſie durch 24 jährlich von ihm geſtellte Boten alle Botſchaften an ſeine Dienſtleute auszurichten hatten! Dennoch, ſo hart dieſe Frohnpflicht erſchien, nach dem Zeugniß der Geſchichtſchreiber war ſie gegen den früheren Zuſtand eine Erleichterung und ein Fortſchritt. Der reinen Willkür, wie ſie oft unter den weltlichen Grafen geſchaltet, war man durch feſte Satzungen entrückt. — Ein Jahrhundert nach Erkanbold's Charte begegnen wir dem wohlthätigen Walten des Biſchofs Ottos II., aus dem jetzt aufblühenden Geſchlecht der Hohenſtaufen; Otto bewilligt zwiſchen 1090 und 1100 den Straßburgern einen Freibrief, der bei Regelung der Polizeigerichtsbarkeit und Androhung ſtrenger Strafen gegen die Störer der öffentlichen Ruhe den Bürgern zum erſten Male einen directen Antheil an Rechtſprechung und Verwaltung ihrer Stadt einräumt. Zwölf ehrenhafte Männer ſollen fortan aus den Dienſtleuten des Bisthums, den Bürgern, zu Rathsleuten gewählt werden und aus ihnen wieder ein oder zwei Meiſter und dieſer Rath ſoll nicht nach gemeinem Landrecht, ſondern nach den Satzungen des vorliegenden Stadtrechtes richten. Zugleich wurden als amtlich beglaubigte Zeugen bei bürgerlichen Rechtsgeſchäften achtbare Männer der Stadt zu Schöffen ernannt und dieſe vor Meiſter und Rath ein für allemal vereidigt. Aus ſo kleinem und zartem Keime hat ſich binnen dritthalb Jahrhunderten die ſtolze Bürgerfreiheit Straßburgs entwickelt

Daß aber die Thatſachen dem älteren Rechtszuſtande gegen-

über im Laufe des 12. Jahrhunderts dem Aufschwunge des Straßburger Bürgerthums fort und fort mit wachsender Stärke zu Hülfe kamen, das beweist sowohl die schon erwähnte Erhebung Straßburgs zur freien Reichsstadt (durch König Philipp von Schwaben 1205) als in noch intensiverer Weise die Uebereinkunft, welche Meister und Rath im Jahre 1220 unter Garantie des Papstes (!) mit dem Bischofe und dem Domcapitel trafen, dahin gehend, daß die Blutvogtei (advocatia) niemals einem Kaiser, Könige, einem Herzoge oder deren Abkömmlingen verliehen werden dürfe. Zwar wurde die gleiche Forderung in Betreff der Aemter des Schultheißen und des Burggrafen von dem Bischofe Berthold von Teck, einem thatkräftigen Prälaten, mit Erfolg abgewiesen, aber unter dem Krummstabe Heinrichs III. von Stahleck, der den Straßburgern versöhnlich entgegenkommt, bringt die städtische Aristokratie wieder vorwärts. Die Statuten von 1249, mögen sie inhaltlich auch blos eine reine Polizeiordnung sein und nicht ein eigentliches Stadtrecht, besitzen immerhin die hohe Wichtigkeit, daß sie zwischen dem Bischofe, dem Domcapitel, den Ministerialen des Bischofs und den Bürgern von Straßburg förmlich vereinbart sind und während die alten Rechte und Gerichte, namentlich die des Vogtes und des Schultheißen ausdrücklich bestätigt wurden, doch im Zusammenhange der Urkunde das Gericht von Meister und Rath, das auf alle Stadtbewohner ausgedehnt wird, am meisten hervortritt. Einen so gewaltthätigen Geist der Bevölkerung erweisen diese Statuten, das ritterlich streitbare Altbürgerthum war ebenso wie seine Untergebenen zu Streit und Fehde geneigt, trotz der sie aufs Neue verbürgenden Vereinbarung wurden die Rechte des Bischofs tagtäglich in Frage gestellt, die alten Gerechtsame des Domstifts waren aber mit der wachsenden Macht einer freien Reichsstadt unvereinbar und kaum hat 1260 der energische Walther von Geroldseck den friedlichen Heinrich von Stahleck auf dem bischöflichen Stuhl abgelöst, so kommt der Conflict in hellen Flammen zum Ausbruch. Ein Städtebund bildet sich

gegen den hochfahrenden Prieſter, man greift zum Schwerte und in dem denkwürdigen Treffen von Ober-Hausbergen, unweit Straßburg, am 8. März 1262, wird das Heer des Biſchofs und der elſäſſiſchen Großen aufs Haupt geſchlagen, die Blüthe der Ritterſchaft bedeckt das blutgetränkte Schlachtfeld und Walther ſtirbt ſchon das folgende Jahr aus Gram und Kummer über die Niederlage. Sein Vetter Heinrich von Geroldseck, der 1263 den Kathedralſtuhl beſtieg, ſchließt ſofort Frieden und Freundſchaft mit Straßburg, er beſtätigt den Einwohnern ihre hergebrachten Rechte und Gewohnheiten, den Bürgern den freien Genuß der Allmende-Güter d. h. des Grundeigenthums der Geſammtgemeinde, bewilligt das Recht, nach auswärts Bündniſſe zu ſchließen und geſtattet für immer, daß die Städte und Dörfer des Bisthums bei dem Straßburger Stadtrath als ihrem „Oberhof" Appellation ſollten einlegen dürfen. Die Ernennung des Schultheißen behielt der Biſchof und konnte ihn aus ſeinen Miniſterialen oder aus der Bürgerſchaft entnehmen, aber die von dieſem Beamten mit der Civiljurisdiktion betrauten zwei Richter und die ihn ſelbſt als Beiſitzer umgebenden Schöffen mußten Bürger von Straßburg ſein und ebenſo der Vorſteher des Zollweſens und der Münzwardein, deren Poſten der Biſchof gleichfalls zu beſetzen fortfuhr; einzig den Burggrafen durfte er lediglich aus den Dienſtmannen ſeiner Kathedralkirche wählen.

Dieſe Zugeſtändniſſe, ehrlich gehandhabt, faßten ſtarke Wurzeln und gaben zur ungeſtörten Entwickelung des Straßburger Gemeinweſens freien Spielraum. Vorerſt freilich gewann dabei nur die ſtädtiſche Ariſtokratie. Aus den ſchöffenbar freien Vertheidigern der alten Reichsburg hervorgegangen, war der Straßburger Patriciat mehr als irgendwo ein wirklicher Stadtadel, ritterbürtig und turnierfähig und ſoweit er auf dem flachen Lande begütert, auch der freien Reichsritterſchaft beigeſellt. Seine Eiferſucht auf das Emporkommen der biſchöflichen Dienſtmannen, welche nach Erlangung der vollen perſönlichen Freiheit auch gar bald den Ritterſtand erwarben, hat viel zur Eman-

cipation der Stadtgemeinde vom Domſtift mitgewirkt. Die Glieder des Patriciats fühlten ſich als die Herren und Hüter der nur dem Reich unterworfenen Stadt, ſie waren die Schirmer der Burg, daher im höchſten Sinne die „Bürger", ſie allein beſetzten den ſich ſelbſt ergänzenden Rath von zwölf, ſeit 1322 von vierundzwanzig Conſuln, an der Spitze ſtand der ein Jahr regierende Bürgermeiſter, magister civium seu burgensium, an deſſen Stelle 1271 vier je ein Vierteljahr regierende „Stättmeiſter" traten. Nur ſehr ſelten geſtatteten die Geſchlechter nicht adeligen Notabeln Eintritt ins Regiment und nur Solchen, die ſich zu ihnen hielten und deshalb des Namens „Bürger" gewürdigt wurden. Hatten die Handwerker ſich frühzeitig, um der Frohnarbeit leichter los und ledig zu werden, in Zünften d. h. in Berufskörperſchaften vereinigt, von denen jede in ihrer Zunftſtube den Sammelpunkt ihres ſocialen Lebens und ihrer Intereſſen beſaß, ſo verbanden die Geſchlechter des Stadtadels, um den Einfluß des Domcapitels und der Dienſtmannen abzuwehren, ſich zu Curien, Adelszünften, welche in den keineswegs blos dem geſelligen Vergnügen gewidmeten „Trinkſtuben" ihren körperſchaftlichen Mittelpunkt hatten. Dieſe Curien oder Trinkſtuben ſind auch lateiniſch constabularia, Vereinsgenoſſenſchaften genannt worden (zu deutſch aber „Stoffel" und die Mitglieder derſelben danach constabularii, Conſtoffler, welcher Name den erſten Stand der Straßburger Bürgerſchaft und ſolange die Ariſtokratie am Ruder war, den Inbegriff der Bürgerſchaft überhaupt bezeichnete. Der Curien gab es zu Anfang acht, der Zünfte dagegen zehn. Während jedoch die Curien, nachdem 1362 von der ſiegreichen Demokratie allen Nichtadeligen der Austritt befohlen war, bald auf vier, nach der Rathsveränderung von 1482 ſogar auf zwei (zum Mühlſtein und zum Hohenſteg) herabſanken und zuletzt bis zur franzöſiſchen Revolution nur die Stube zum Hohenſteg (im 18. Jahrhundert „haute montée" genannt) übrig blieb, ſtieg die Zahl der Zünfte auf fünfundzwanzig, ja zeitweiſe auf acht-

und zwanzig, die Schifferzunft, die Zunft zum Enker oder zum Anker, hat in dem durch Handelsverkehr mächtigen Straßburg immer einen hervorragenden Platz eingenommen, 1417 iſt ihr unter den Zünften ausdrücklich der erſte Rang eingeräumt worden.

Der Antheil, welchen die Geſchlechter in den vom Biſchofe zu vergebenden Aemtern errungen und der nach dem Friedensſchluß von 1263 ſo ziemlich auf die Alleinherrſchaft des Stadtadels hinauslief, ward den zünftigen Handwerksgenoſſen, nachdem ihnen das Joch der Dienſtbarkeit abgenommen und dagegen der biſchöfliche Schutz durch die Erfolge der Ariſtokratie abgeſchwächt war, immer läſtiger und drückender, zumal ſchon im 13. Jahrhundert die vom Kathedralſtuhl abhangenden Aemter nach Lehnrecht vergabt wurden und der Adel ſolchergeſtalt in Gericht und Verwaltung gleichſam der Univerſalerbe des Biſchofs ward. Die Blutvogtei war 1294 an das Dynaſtengeſchlecht der Herren von Lichtenberg gekommen, in deren Lehen nach ihrem Ausſterben die Grafen von Hanau-Lichtenberg folgten, das Schultheißenamt ward Lehn der Straßbnrger Patricier von Zorn, der Gewaltigſten ihres Standes, das Burggrafengericht ward an die gleichfalls Straßburgiſchen von Bock erblich verliehen, der Münzwardein konnte ſeit 1263 nur aus der Corporation der Hausgenoſſen, einer Reihe adeliger Familien, die mit der Münzprägung betraut waren, entnommen werden. Waren auch alle dieſe vom Bisthum herrührenden Aemter nur noch Schattenbilder ihrer einſtigen Bedeutung, ſo hat es doch bis in die neuere Zeit gedauert, daß die Stadtverwaltung ſie abkaufen konnte und dem zünftigen Neubürgerthum haben ſie immer als eine Erinnerung an das alte verhaßte Joch der Abhängigkeit gegolten.

Im Jahre 1332, zehn Jahre, nachdem der Stadtadel durch die revidirten Statuten von 1322 ſeine Herrſchaft für immer befeſtigt glaubte, verlor er das Regiment, oder wenigſtens deſſen ausſchließlichen Beſitz, durch eigene Schuld. Ein über-

müthiges, raufluſtiges Junkerthum war aus der Jugend der Trinkſtuben emporgewachſen und was ſchlimmer war, die erbitterte Gegnerſchaft der zwei hervorragendſten Geſchlechter, der von Zorn und von Müllenheim, der Capuleti und Montecchi von Straßburg, bedrohte den Adel mit einer unheilbaren Spaltung. Bei Gelegenheit eines Feſtgelages nach einem Turnier geriethen die ſtreitenden Parteien blutig aneinander, und als ein Straßenkampf aus der Schlägerei ſich entwickelte, gelang es dem entſchloſſenen Eingreifen der Zünfte, welche an Stelle der unthätig drein ſchauenden oder ſelbſt mitbetheiligten Obrigkeit die Ordnung wiederherſtellten, ſich des Ruders der Stadt zu bemächtigen. 25 Vertreter der 25 Zünfte wurden jetzt den 24 adeligen Rathsherren zur Seite geſetzt und neben die vier Stättmeiſter zum Mitvorſtande des Gemeinweſens ein von den Zünften erkorener Ammann Meiſter oder Ammeiſter auf Lebenszeit; 1334 wurde dieſe Rathsveränderung durch die Verfaſſungsurkunde eines feierlichen Schwurbriefes, den der Adel mitbeſchwören mußte, beſiegelt. Burkhard Twinger, ein Adeliger, der in jener Noth der Commune ſich loyal erwieſen, war gleich am Morgen des jungen Umſchwunges zum erſten Ammeiſter gewählt worden; ihn löſte 1346 der gleichfalls adelige Peter Schwarber auf den durch ſeinen Tod erledigten Poſten ab, indeſſen ſchon 1349, im Jahre der großen Judenverfolgung, nachdem ein neuer Aufſtand der vom wildeſten Judenhaß erfüllten Zünfte geſiegt, ſammt dem ganzen Magiſtrate abgedankt und nunmehr verordnet, daß nie wieder ein Edelmann Ammeiſter werden, 11 vom Adel, 17 nichtadelige Altbürger und 28 Vertreter der auf 28 geſtiegenen Zünfte den Rath bilden und der Ammeiſter nicht über Jahresfriſt regieren ſolle. Johann Betſchold iſt damals der erſte zünftige Ammeiſter der freien Stadt Straßburg geweſen.

Doch, ſo energiſch die Zünfte ſich geltend machten, der Kampf der Stände, den im Ganzen vierzehn Rathsveränderungen kundgaben, ſchwankte ſeit der erſten noch anderthalb Jahrhun-

derte hin und her. Wie das Staatsrecht des alten Roms aus den gewaltigen Kämpfen der Patres und der Plebs hervorging, hat der Rechtsbestand der Straßburger Republik aus diesem mannhaften Ringen fünf Menschenalter hindurch das Mark seiner ehernen Festigkeit gesogen, erst das Weihnachtsfest des Jahres 1482 beschenkte die Bürgerschaft mit einer endgültigen, einer dauernden Rechtsordnung und dauerhaft erprobte sich dieselbe in Wahrheit, denn sie hat bis zum 4. August 1789, ja genau genommen, bis zum 18. März 1790, dem Tage der Amtsniederlegung des alten Magistrats, in Kraft bestanden! Gleich allen von 1334 ab ergangenen Verfassungen, hieß die Urkunde vom 15. December 1482 der „Schwörbrief". Alljährlich am Dienstage nach dem „Kurmorgen", dem Wahlmorgen, d. h. nach dem Morgen des Neujahrstages, an welchem die jährliche Neuwahl der ausgeschiedenen Rathsglieder stattfand, wurde dieses Straßburger Grundgesetz auf dem Münsterplatze verlesen und von der gesammten Bürgerschaft entblößten Hauptes und mit gen Himmel erhobenen Händen beschworen. Es war keineswegs eine einseitig demokratische Verfassung, der Schwerpunkt der Gewalt war freilich in die Zünfte verlegt und der Gesammtheit der Zunftschöffen (dem großen Schöffenrath) die letzte oberste Entscheidung der wichtigsten Staatsfragen vorbehalten, aber in allen Magistratskammern und Rathscollegien, bei den Dreizehnern, Fünfzehnern und Einundzwanzigern sowohl als im Großen Rath und im Kleinen Rath war dem Adel ein Dritttheil der Stellen gewährleistet und, was ein charakteristisches Licht auf die Denkart der alten Elsässer wirft, sogar der ausnahmslose Vortritt vor den entsprechenden Magistraten der zünftigen Bürgerschaft. Der regierende Stättmeister der Adligen, welche doch nur ein Dritttheil der Macht besaßen, ging dem regierenden Ammeister vor, der als der vornehmste bürgerliche Magistrat das eigentliche Oberhaupt der Republik bildete. Aber in einer Stadtgemeinde, die an Glanz und Machtfülle alle ren Reichsstädte hinter sich ließ, deren Banner dereinst

auf den Römerzügen allen anderen Stadtbannern vorangeweht und in Abwesenheit des kaiserlichen Adlers oft als Reichsfahne gedient, welche keinem Kaiser oder römischen König Tribut zahlen brauchte, Goldmünzen schlug so gut wie die Kurfürsten des Reichs und an Ausdehnung ihrer Gerichtsbarkeit diesen fast gleich kam: in einer solchen Stadt war es eine Ehre, Antheil an der Regierung zu haben und deshalb konnten hier selbst jene Geschlechter, welche der reichsunmittelbaren Ritterschaft angehörig auch auf ihrem Grund und Boden nur den Kaiser über sich erkannten, die sonst wenig gesuchte zweite Rolle spielen.

Der Schwörbrief von 1482 war die reife Frucht der gesammten vorangegangenen Entwickelung. Alle Institutionen, deren Keime der Rechtskampf der Stände seit 1332 gelegt, waren in dieser neuen Ordnung der Dinge zu festen Normen gestaltet, auf ihr inneres Maß zurückgeführt, nach lebendigem Rechtsgefühl abgewogen und nach ihrer vollen Bedeutung der Würde des Gemeinwesens und jedes einzelnen Rechtskreises angepaßt. Die höchste Staatsweisheit des rechtlich-sittlichen politischen Bewußtseins hat in dieser Verfassung den segensreichsten Triumph gefeiert.

Der Nerv der Straßburger Einrichtungen war die corporative Selbstregierung, so jedes engeren Rechtskreises der Bürger, so auch ihrer Gesammtheit. Wer Bürgerrecht üben wollte, mußte einer adeligen oder einer zünftigen Körperschaft angehören, nur die Mitglieder der Curien (Trinkstuben) also die wirklichen Constoffler, waren vom Adel stimmfähig, nur die einer Zunft beigetretenen Nichtadeligen waren Vollbürger und Mitinhaber des dem Bürgerstande gewährten Hauptantheils am Regiment. Bürger im socialen Sinne und Zunftgenosse waren von jetzt ab identisch. Auch die Gelehrten und nach der Reformation ebenfalls die evangelischen Geistlichen, welche zum Gelehrtenstande gerechnet wurden, mußten sammt und sonders irgend einer Zunft „dienen" und hießen deshalb „Zudiener" der Zünfte, hatten aber

unter den jetzt für immer auf zwanzig normirten Gewerken beliebige Auswahl und blieben mit allen ſpecifiſchen Handwerksſachen unbehelligt. Nur die katholiſchen Geiſtlichen, welche vertragsmäßig eximirt waren, brauchten keiner Zunft anzugehören, waren dadurch aber auch von der regimentsfähigen Bürgerſchaft ausgeſchloſſen.

Die politiſche Vertretung der unter die zwanzig Zünfte vertheilten Bürgerſchaft wurde von dem großen Schöffenrath der 300 Zunftſchöffen, 15 aus jedem Gewerk, gebildet. Er war die Baſis des Staatsgebäudes, er entſchied über Einführung neuer Steuern und die Aufnahme neuer Bürger, Erwerb und Veräußerung ſtädtiſchen Grundeigenthums, über jede neue organiſche Einrichtung, über jede Verfaſſungsänderung, das Schickſal der Stadtgemeinde war ihm in letzter Inſtanz anvertraut, gegen ſeine Beſchlüſſe, die wie Richterſprüche „Erkenntniſſe“ genannt wurden, gefaßt bei „Schöffel (sic) und Amman“, gab es keine Berufung, aber unmittelbar war dieſes einflußreiche Collegium nicht der Lenker des Staates! Diejenigen allein, welche von „Stube“ zu „Stube“ den Stufengang politiſcher Erziehung durchgemacht, hatten zunächſt die Entſcheidung der Dinge in Händen. „Stube“ war aber auch Stufe, nämlich auf der Leiter der politiſchen Hierarchie, und gerade die oberſten Staffeln der Rechtsordnung, die Kammern des Magiſtrats, offenbarten dieſen Sinn des Wortes am klarſten. Das waren die „drei geheimen Stuben, die Dreizehner, Fünfzehner und Einundzwanziger, oder wie ſie im Gegenſatze zu den jahrweiſe gewählten Behörden hießen, das „beſtändige Regiment“. Sie verkörpern in wunderbarer Wahlverwandtſchaft die hochpolitiſche Idee des engliſchen privy council, des Geheimen Rathes der Majeſtät, denn in ihm vereinigte ſich die unbewegliche, von der jeweiligen Stimmung und Abſtimmung unabhängige Hoheit der Republik Straßburg*).

*) Vergl. E. Trautwein von Belle, Das Elſaß im

Das vornehmſte Magiſtrats-Collegium, vorzugsweiſe das „Geheime Collegium“ genannt, bildeten die „Herren Dreizehner“, die camera superior, aus dreizehn Mitgliedern zuſammengeſetzt. Den Vorſitz führte der regierende Ammeiſter, es folgten vier adelige Conſtoffler, aus den Stättmeiſtern genommen, dabei der regierende Stättmeiſter, vier frühere Ammeiſter und vier andere bürgerliche Mitglieder ohne Amt („ledige Dreizehner“), welche zu den in den Stadtgeſchäften erfahrenſten Bürgern gehören und zum Mindeſten wenigſtens Zunftſchöffen ſein mußten. Der regierende Stättmeiſter, welcher die Stimmen ſammelte, functionirte nur ein Vierteljahr, der regierende Ammeiſter dagegen, der die Verhandlungen leitete, ein ganzes Jahr. Unter den Stättmeiſtern alternirte demnach die Regierung wie ſchon in der ariſtokratiſchen Periode. Sie waren die „Prätoren“, die Ammeiſter wurden auch Conſuln genannt. — Den Dreizehnern gehörte die Vertretung der Staatshoheit und das hochgelegene Gebiet der völkerrechtlichen Fragen: Krieg und Kriegsweſen, die Beziehungen zu Kaiſer und Reich und zum Auslande, kurz die auswärtigen Angelegenheiten; außerdem aber ſaß dieſes Collegium in der Eigenſchaft eines „delegirten Kaiſerlichen Kammergerichts“ als Appellationshof und zweite Inſtanz über dem Großen Rath, dem Kleinen Rath und dem Stadtgericht in allen Sachen über zehn Pfund Pfennig und unter 600 Goldgulden an Werth laut beſonderem kaiſerlichen Privilegium. War der Werth höher, ſo konnte man entweder bei den Dreizehnern oder beim Reichskammergericht in Speyer appelliren.

---

17. und 18. Jahrhundert. Vortrag, gehalten im wiſſenſchaftlichen Verein zu Berlin am 28. Januar 1865. Berlin, B. Behr's Buchhandlung (E. Bock) 1865, gr. 8. (Seite 10.) Derſelbe, Straßburgs Vereinigung mit Frankreich, I. Artikel, die Capitulation von Straßburg, in Lehmann's Magazin für die Literatur des Auslandes, 29. Jahrgang, No. 32 vom 8. Auguſt 1860. T. v. B.

Wenn Erasmus von Rotterdam, die Straßburger Regimentsverfassung rühmend, an Plato's Republik denken mußte, hätte er, um das treffende Vergleichsmoment zu gewinnen, das Fünfzehnercollegium besonders hervorheben sollen. Denn dieses spiegelte vor Allem den sittlichen Geist der Straßburger Satzungen ab, die Fünfzehner waren zu Phylakes und Ephoren, zu Sittenwächtern der Bürger, zu Wahrern und Bewahrern des Rechtsbestandes bestellt, vor den Fünfzehnern schwur der regierende Ammeister den Staatseid, sie wachten über die Aufrechthaltung der guten Gewohnheiten und Ueberlieferungen, übten Aufsicht über die Glieder des Magistrats und die Beamten der Bürgerschaft, sie waren der ideale Schild, an dem jede Gesetzwidrigkeit abprallte. In ihrer Hand war die Polizei 'eine geheiligte Rechtsfriedensanstalt. Auch die Controle der Steuererhebung war ihnen anvertraut, wie die Sorge für den Handel und Gewerbsverkehr. Fünf Edelleute und zehn der achtbarsten Bürger bildeten dieses Collegium.

Die dritte Kammer des Magistrats waren die Einundzwanziger, in Wahrheit gar keine Behörde für sich, sondern vielmehr für Dreizehner und Fünfzehner ein Hülfs- und Ergänzungscollegium mit Decisivvotum in nicht vor den Großen Rath gehörigen Sachen; ihr Name war ein von Alters her, indem sie ursprünglich eine Specialcommission ausgemacht, übrig gebliebener Titel, denn ihre wirkliche Zahl betrug blos vier, fünf, höchstens sechs, worunter immer ein Edelmann und ein früherer Ammeister. Traten sie mit den Dreizehnern und Fünfzehnern zusammen in die Generalversammlung des Großen Rathes ein, so übertrug sich ihr Name auch auf diese Collegien; die Gesammtsitzungen des Magistrates und Senates wurden „Herren Räth' und Einunzwanzig" betitelt. Weil aber die eigentlichen Einundzwanziger aus den geschäftskundigsten Notabeln gewählt werden mußten, hieß man sie auch die „alten Herren"; am Eingang von amtlichen Erlassen figurirten sie als „Freunde von Meister und Rath des heil. römischen Reichs freier Stadt Straßburg".

Alle Mitglieder des beständigen Regimentes waren als Solche auf Lebenszeit gewählt und ergänzten in Vacanzfällen die Collegien sich selbst, die Dreizehner aus den Fünfzehnern, die Fünfzehner aus den Einundzwanzigern oder den Senatoren d. h. Großrathsmitgliedern; die Einundzwanziger nahmen einen Senator oder Ex-Senator.

Der Große Rath, senatus rei publicae, dem das imperium zukam, bestand aus 31 Personen; dem regierenden Ammeister, 20 aus den 20 Zünften auf zwei Jahren gewählten bürgerlichen Rathsherren und zehn Constofflern oder adeligen Räthen, unter denen die in Amtsübung stehenden vier Stättmeister mitbegriffen waren. Die zünftigen Rathsherren wurden von den 15 Zunftschöffen jeder Tribus ernannt, die adeligen durch den Großen Rath selbst aus den Mitgliedern der Curien*); jährlich schied von den Adeligen wie von den Zünftigen die Hälfte der Senatoren aus und wurde am „Kurmorgen" erneuert. Um Senator zu werden, bedurfte man blos der gemeinrechtlichen Großjährigkeit von 25 Jahren, ein Census war nicht erforderlich, wohl aber strenge Unbescholtenheit. Die zünftigen Senatoren mußten außerdem gerade derjenigen Zunft angehören, von deren Zunftschöffen der Betreffende gewählt ward. Den Vorsitz im Senate theilten der regierende Stättmeister und der regierende Ammeister (der von den zünftigen Rathsherren immer auf ein Jahr gewählt ward) dergestalt, daß bei Leitung der Debatten der adelige Prätor die „rogatio" d. h. das Recht der Wortertheilung hatte, während der bürgerliche Consul Gegenstand und Stoff der Berathung vorlegte. Also hier wie überall hatte der Adel den Rang, das Zunftbürgerthum die den Ausschlag gebende Macht.

---

*) Das Wahlcollegium für den Ersatz der aus dem Senat ausscheidenden Constoffler bildeten die gleichzeitig austretende Hälfte der bürgerlichen Senatoren und die zurückbleibende Hälfte der Constoffler. T. v. B.

Der Geſchäftskreis des Großen Rathes beſtand in der Cognition der Criminal-, Teſtaments- und ſchweren Injurienſachen ſowie der Vermögensprozeſſe über 600 fl. an Werth, er war das Obergericht für die Entſcheidungen des Kleinen Raths und für die der Amtsleute oder Vögte der im Stadteigenthum befindlichen adeligen Güter; desgleichen war er die Obervormundſchaftsbehörde und ertheilte Heimatrecht und Entlaſſung aus dem Bürgerverbande. Doch erſt unter Zuziehung der drei geheimen Stuben, nämlich der Dreizehner, Fünfzehner und Einundzwanziger und unter dem ſchon bemerkten Titel: „Herren Räth' und Einundzwanzig" (congregatio senatus et viginti unius) beſchloß er in gemeinſamer Sitzung über die wichtigſten Angelegenheiten des innern Gemeinwohls, über den Stadthaushalt, über Bittſchriften, Beſchwerden, Gnadenſachen, Ehedispenſe u. ſ. f. Denn die Straßburger waren nicht gemeint, ihre dringendſten ſocialen Intereſſen und täglichen Sorgen dem ausſchließlichen Befinden einer dem Wahlwechſel unterworfenen Verſammlung anzuvertrauen.

Der Kleine Rath war ein reiner Civilgerichtshof erſter Inſtanz in allen Vermögensprozeſſen über drei und unter 250 Pfund Pfenning an Werth. Außerdem hatte er die alleinige Cognition aller Beſitzſtreitigkeiten, Servituten- und Bauſachen ohne Rückſicht auf die Höhe des Streitobjects. Zuſammengeſetzt war er aus 23 Mitgliedern: 16 „Zumännern" d. h. Rathmannsbeiſitzern aus den Zunftſchöffen, 6 Edelleuten und dem abgegangenen Ammeiſter, der mit drei adeligen Räthen, meiſt Stättmeiſtern, je ein Vierteljahr abwechſelnd den Vorſitz führte. Keiner dieſer vier Beamten hatte alſo einen längern Vorſitz als ein Vierteljahr.

An der Spitze des geſammten Magiſtrats und der Republik überhaupt ſtanden alljährlich neu gewählt ſechs Stättmeiſter (Prätoren) d. h. adelige Bürgermeiſter und ſechs Ammeiſter (Conſuln) d. h. zünftige Bürgermeiſter.

Die Stättmeiſter wurden vom Großen Rathe gewählt und vor der Wahl des regierenden Ammeiſters vier von

ihnen (die vier regierenden Herren Stättmeiſter) für die Jahresregierung bezeichnet. Dieſe vier alternirten vierteljährlich in der Leitung der Geſchäfte, Jeder führte in ſeinem Vierteljahr das große Stadtſiegel, die Correſpondenz und die Unterſchrift aller Staatsurkunden.

Ein Stättmeiſter war Lehnträger oder Lehnprobſt der im Beſitz der Stadt befindlichen Lehne, für welche nur ein turnierfähiger Edelmann den Homagialeid an den Lehnsherrn (früher den Kaiſer, ſpäter den König von Frankreich) ableiſten konnte. Ein anderer Stättmeiſter war Univerſitätskanzler und Vorſitzender der Commiſſion der Scholarchen, welche vom Magiſtrat zur Oberaufſicht über die proteſtantiſche Univerſität niedergeſetzt war.

Die Ammeiſter wurden von den zünftigen Großrathsmitgliedern ernannt und mußten aus den vormaligen Senatoren genommen werden. Nach jeder Erneuerung des Senats wurde ſofort der „regierende Herr Ammeiſter“ deſignirt, er durfte nicht derjenigen Zunft angehören, aus welcher der ausſcheidende regierende Ammeiſter hervorgegangen war. Er berief den Großen Rath, die Geſammtſitzungen der „Herren Räth' und Einundzwanzig“ ſowie das Dreizehnercollegium, im Senat ſtimmte er zuerſt, in den Geſammtſitzungen der vereinigten Kammern zuletzt. Als Vertrauensmann der Bürgerſchaft hatte er eine Art Friedensgerichtsbarkeit, ſie hieß des Ammeiſters Audienz und war competent in allen Sachen unter drei Pfund Pfenning. Zweimal wöchentlich ſaß er im Rathhauſe zu Gericht, konnte aber täglich in ſeiner Wohnung angegangen werden und ſein Schiedsſpruch war ſehr geſucht, er verhinderte viele Proceſſe. Außerordentliche Sitzungen des Großen Rathes und der Magiſtratskörperſchaften war er zu verſammeln berechtigt und wenn „Herren Räth' und Einundzwanzig“ die Dringlichkeit anerkannt, auch den großen Schöffenrath der Zunftſchöffen einzuberufen.

Es wimmelte übrigens in Straßburg von Deputationen des Magiſtrats und des Großen Raths für ſpecielle Zwecke

des Gemeinwohls. Die wichtigsten der Magistratsdeputationen waren: 1) das collegium deputatorum, die zu Bedächten verordneten Herren zur Vorberathung der wichtigsten Staatsangelegenheiten und zum Referat an „Herren Räth und XXI", bestehend aus 2 Stättmeistern, 2 Ammeistern, einem XIIIer, einem XVer, einem XXIer, einem Rathsherrn, vier Advokaten und dem Syndikus der Republik; 2) die Allmend-Herren für das Communalgut; 3) die Kanzleiherren, 4) die conservatores privilegiorum für Hypothekensachen; 5) die oberen Machtherren für den Krieg und 6) die Fortifications-Herren. Diese zwei letzten Collegien fielen unter französischer Herrschaft weg.

Auch die „unteren Gerichte" waren Delegationen des Magistrats. Es bestanden: 1) das Ehegericht, seit 1681 nur für die Protestanten; 2) das Polizei- oder Zuchtgericht; 3) das Schwurgericht (judicium clientelare) über die Schutzverwandten d. h. die in der Stadt sich aufhaltenden Nichtbürger; 4) das Vogtei-Gericht für Vormundschaftssachen; 5) die oberen Handwerksherren als Appellationsinstanz über den Zunftgerichten; 6) das Stadt-Gericht, ein Einzelrichter; 7) das Gant-Gericht für Concurse; 8) das 1680 aufgehobene Siebenzünftige oder Siebener-Gericht über Thätlichkeiten und Injurien.

Die 20 Zünfte, welche, wie bemerkt, die Basis der gesammten städtischen Ordnung ausmachten, hatten eine jede ihren aus 15 Schöffen gebildeten Schöffenrath und unter diesen Schöffen als Vorsitzenden ihren Oberherrn, der ein auf Lebenszeit von „Herren Räth' und XXI" ernanntes Mitglied einer der drei Magistratskammern war; dann folgte der Rathsherr d. h. das Großrathsmitglied der Zunft und dessen „Zumann" oder Vicar. Diesen Schöffen gehörte die oberste Verwaltung und Oberaufsicht der Zunft; außer dem Oberherrn, ergänzten die Schöffen sich selbst, den Rathsherrn ernannten sie auf zwei Jahre, dessen Zumann auf Lebenszeit. Unter dem Schöffenrathe fungirte der Zunftmeister, der die

laufenden Geſchäfte der Corporation beſorgte und den Schöffen jährlich Rechnung zu legen hatte. Er nebſt drei bis fünf Schöffen und einer gleichen Anzahl Handwerker der Zunft beſetzten das Zunftgericht, von welchen in zweiter Inſtanz an die oberen Handwerksherren, in dritter noch an das Fünfzehnercollegium appellirt werden konnte. Jede Zunft beſaß ferner ihren Zunftſchreiber, der Notar ſein mußte, einen oder mehrere Zunftbüttel und einige Rüger als Wahrer der geſetzlichen Vorſchriften und der Zunftſtatuten. Zwei geheime Rüger ernannte überdem der Oberherr, die Namen derſelben durfte er lediglich dem Frevelvogt anzeigen. So ſtreng wurden die Zünfte von einem Magiſtrate überwacht, der ſelber aus den Zunftſtuben zu ſeinen Aemtern gelangt war!

Den Geiſt jener Veränderungen, welche trotz der in der Capitulation von 1681 feierlich verbrieften Beſtätigung des Verfaſſungsbeſtandes von Ludwig XIV. beliebt wurden, kennzeichnet ſchon der königliche Befehl von 1688, der in der Wahlordnung der Zunftſchöffen den Artikel aufhob, nach welchem man zehn Jahre Bürger von Straßburg und 25 Jahre alt ſein mußte, um Schöffe zu werden. Denn der König wollte möglichſt viele Katholiken in die Rathsſtellen bringen, deshalb hatte er am 5. April 1687 die Verordnung betreffs der „Alternatif“ erlaſſen, die Katholiken ſollten mit den Lutheranern in den Aemtern abwechſeln, es gab aber 1681 kaum 100 katholiſche Familien in Straßburg! Unter 22,000 Einwohnern kaum 500! Schon 1697 ward der vierte Theil aller Aemter mit Katholiken beſetzt und am 27. September 1760 von Ludwig XV. die vollkommene Parität eingeführt, welche der kleinen katholiſchen Minderheit, die noch nicht auf ein Drittheil der Bevölkerung geſtiegen war, die volle Hälfte aller Aemter und Rathsſtellen verlieh! Und im März 1685 bereits war ein königlicher Prätor, préteur royal, eingeſetzt worden (der Convertit Ulrich Obrecht war der Erſte!), der allen Stättmeiſtern und Ammeiſtern, auch den regierenden voranging, zu allen Collegien und Rathsverſammlun-

gen Zutritt bekam, überall zuerſt ſtimmte und im Intereſſe der Krongerechtſame in alle Angelegenheiten der Stadt beſtimmend eingriff. Sofort ſank die Bedeutung des **großen Schöffenrathes** auf die blos formalen Befugniſſe eines Wahlkörpers herab, nachdem er mundtodt gemacht, war die **ganze Verfaſſung lahmgelegt** und die innere Zerſetzung der großartigſten Inſtitutionen hatte begonnen! Ihre Zeit war dahin!

Trauttwein v. Belle.

# Die Rheinschifffahrt Straßburgs in früherer Zeit

und

# die Schiffleut (Anker)-Zunft daselbst

— eine der ältesten Deutschen Beförderungs-Genossenschaften —

**nebst ihren Statuten.**

„Navigare necesse est, vivere non est necesse".
(Die Schifffahrt ist nothwendig, unser Leben Nebensache.
Alte Inschrift des Hauses der Bremer Seefahrt.)

## I.

### Die Rheinschifffahrt in den frühesten Zeiten.

Der Rhein war von jeher eine kräftige Lebensader in dem Culturgebiete Europa's. Schon die Ansiedelungen der Römer an den Ufern desselben werden mehr als nur strategische Positionen gewesen sein, denn es bestanden in denselben bürgerliche Einrichtungen, und überdies erzeugte der üppige Boden des vom Strome durchflossenen Thales damals bereits Wein und andere, zur Ausfuhr geeignete Produkte. Zu jener Zeit schon wird der Rhein nicht nur behufs Erreichung militärischer Zwecke, sondern auch aus anderen Ursachen mit Schiffen befahren sein.

Daß die Germanen die Schifffahrt auf dem Rheine erst von den Römern gelernt haben, wie einige Schriftsteller*)

---

*) Auch Mone, badische Urgeschichte, nimmt dies an, indessen erwähnt Cäsar in seinen Memoiren I. 53. IV. 14, daß

annehmen, ſcheint mir zweifelhaft; vielmehr dürfte der Schiffahrts-Betrieb der erſteren ſo alt als ihr Leben auf dem Boden Deutſchlands, ja vielleicht noch älter geweſen ſein und in unvordenkliche, vorgeſchichtliche Zeiten zurückreichen. Wird doch von den Anwohnern des Rheins daſſelbe gelten, was von den germaniſchen Völkern im Norden*) überhaupt berichtet iſt, daß ſie nämlich ſchon in den früheſten Epochen kühn und rüſtig zur See geweſen wären und daß ſie mit gebrechlichen Fahrzeugen ſelbſt die Meere durchfurcht hätten. Ihre Waſſer-Transportmittel, weſentlich verſchieden von denjenigen der Römer, ſollen ferner anfänglich geflochtene, mit Thierhäuten überſpannte Weidenruthen, ausgehöhlte Baumſtämme geweſen ſein, die ſpäter kunſtreicher hergeſtellt, 30—40 Menſchen faſſen konnten. Aus ſolchen Fahrzeugen bildeten ſie ganze Kriegsflotten und zogen damit ihren Feinden, den Römern, in den zahlreichen Kämpfen mit dieſen entgegen. Die Ausrüſtung dieſer Schiffe war natürlich eine höchſt unvollkommene: ſo benutzten die Bataver an Stelle der Segel ihre Mäntel. Die Chauken, ein Fiſchvolk, „waren ſelbſt halb Fiſche“ und von den Allemannen wird berichtet, daß ſie einſt bei einer Flucht, als ihre Fahrzeuge nicht zur Stelle waren, als ſolche ihre freilich etwas großen Schilder zum Ueberfahren über den Rhein benutzten.**)

---

ſchon vor der Beſitznahme des Rhein's durch die Römer die Fluthen deſſelben von germaniſchen Fahrzeugen durchſchnitten wurden.

*) Wie hoch in Ehren das Schiff im Norden ſtand, beweiſen unter Anderem die Grabſteine in Schiffsgeſtalt, welche die Todesſtätten alter Seehelden bezeichnen; namentlich aber jene nordiſche Sitte, die im ſpäteren Mittelalter noch vom Dogen in Venedig nachgeahmt ward, nämlich dem todtwunden Seekönig ſein Grab im Meere auf angezündetem Schiffe zu gewähren. Wirth, Geſch. der Deutſchen.

**) Wackernagel, kleine Schriften. Bd. I.

Am Oberrhein — d. i. der Strom vom Main ab südlich — hat Straßburg eine für die Schifffahrt auf demselben sehr geeignete Lage. Treffend bemerkt der Culturhistoriker Riehl, daß im Mittelalter das Elsaß im eminenten Sinne „Rheinland," Straßburg „Rheinstadt" gewesen sei. Aeneas Sylvius, als Pabst Pius II. genannt, (lebte 1405—61) sagte schon von dieser Stadt, daß sie, „eine gleichnuß mit Venedig, indem sie soviel Canäl, durch welche die Schiff schier in alle Gassen können gelaitet werden" habe; „sie seye aber viel gesunder vnd luftiger, weiln zu Venedig gesaltzen vnd stinckendes, durch Straßburg aber ein süsses vnd lauters Wasser gehe." *) Noch von den Schriftstellern des achtzehnten Jahrhunderts wird es als eine Merkwürdigkeit dieses Ortes hervorgehoben, daß man auf einem — neuerdings zum Theil übermauerten und deshalb nicht mehr passirbaren — Arme des Rheins dahin gelangen und vermittelst der vereinigten Ill und Breusch **), welche denselben durchfließen, aus ihm wieder hinausfahren könne. Die Ill, welche in der Nähe von Pfirt entspringt und parallel mit dem Rheine die südliche Hälfte des Elsaß durchströmt, ist bereits von Colmar ab schiffbar, während die in den Vogesen entspringende, vom Westen her nach Straßburg fließende Breusch zwar ehedem für Schiffe nicht fahrbar war, aber doch schon in frühesten Zeiten zum Flößen von Holz ꝛc. benutzt wurde.***) Dasselbe gilt von der im Schwarzwalde

---

*) Zeiller, Itinerarium Germaniae oder Teutsches Reyßbuch. Straßburg 1623.

**) Früher nannte man seltsamer Weise den durch Straßburg fließenden Fluß „Breusch" statt „Ill," obschon der letztere der bedeutendere von beiden ist.

***) Der Schriftsteller von Ichtersheim in seinem Buche: „Ganz neue Elsaßische Topographia: Regensburg 1710" will wissen, daß man 1682 beim Baue des Kanals in der Erde behauene Stämme gefunden habe, welche darauf schließen lassen, daß derselbe schon früher bestand. „Weil

entſpringenden Kinzig, welche von Südoſten kommend, ſich — Straßburg gegenüber — unweit Kehl in den Rhein ergießt.

Die Bewohner Straßburgs waren ſomit von allen Seiten von fließendem Waſſer umgeben und es konnte nicht ausbleiben, daß die gleichſam magiſche Kraft deſſelben ſie an- und hinauszog und ſo die Schifffahrt auf den Waſſerſtraßen ſich bildete. Dazu kam noch, daß am Oberrhein kein anderer, ſo günſtig gelegener Ort vorhanden war. So geſchah es denn auch, daß in der Folgezeit Elſäſſiſche und Straßburger Schifffahrt ſich nahezu deckten.*)

Schon im 9. Jahrhundert ſoll Straßburg, aufblühend als Handelsſtadt am Rheine, der damals bereits vielbefahrenen Völker- und Handelsſtraße Mittel-Europa's, eine verhältnißmäßig große und durch ihre Reichthümer berühmte Stadt geweſen ſein, die einen beträchtlichen Handel mit den Frieſen und den, am Nordiſchen Meere angeſeſſenen Völkern trieb und denſelben auf dem Rheine — alſo zu Schiff — die Weine des Wasgau's und wohl auch ſonſtige Produkte des oberen Rheinthales zuführte. Dies erwähnt unter Anderen der in Straßburg damals im Exil lebende Aquitaner Ermoldus Nigellus in einer im Jahre 825 an den König Pipin gerichteten lateiniſchen Elegie, in der es nach der Deutſchen Ueberſetzung des Dr. Pfund ſo lautet:

---

man bey ietztmahliger Fundament Legung dieſes Canals viel eingeſenckt mit eiſern Klammern verwahrte Eich-Bäume aus der Erde gezogen, deren Holz ſo hart geweſen, daß man ohne Ausbringung einiges Spahns die Zimmer-Arten verderbet hat." Der erwähnte Schriftſteller nimmt an, daß dieſer Kanal bereits bei Erbauung des Münſters in Straßburg im Jahre 1015 vom Biſchof Werner hergeſtellt worden ſei. Glaubwürdiger iſt es jedoch, daß derſelbe erſt 1402 erbaut worden. S. m. Schrift „Zur Geſchichte des Verkehrs in Elſaß-Lothringen. 1873. S. 88.

*) Riehl, Elſäſſiſche Culturſtudien. Hiſtor. Taſchenbuch 1871.

„Wahrlich, es frommte der Rath, an Frieſen und Männer am Meere
Wein zu verkaufen und dann Beſſ'res zu kaufen dafür.
Dies iſt der Ruhm des Volkes daheim, es tauſchen den Reichthum
Wackere Bürger des Reichs, handelnd mit Fremden ſich ein*)".

Es wird berichtet, daß es Schiffer aus Straßburg geweſen ſeien, die den Rhein — nach erfolgter Beſitznahme durch die Deutſchen Stämme in nicht genau anzugebender Zeit zuerſt zu einer Handelsſtraße machten und auf dem unſicheren, reißenden Strome vorzugsweiſe Wein ſowie Getreide und Holz beförderten.**) Damit dürfte im Zuſammenhang ſtehen, daß man in den, im Straßburger Stadt-Archiv vorhandenen ſchriftlichen Aufzeichnungen häufig der Behauptung begegnet, daß die Schiffer Straßburgs „die Erfinder" der Rheinſchifffahrt geweſen ſeien. Dies wird etwa auf folgende Weiſe begründet:

Der Oberrhein war von alter Zeit her ein wilder, ungezügelter Waſſerlauf — vom badiſchen Waſſerbautechniker, Oberſt Tulla deshalb bezeichnend „großartiges Wildwaſſer"***) genannt, — der häufig anſchwoll, die in demſelben vorhandenen Inſeln und Sandbänke überfluthete, andere ſtets von Neuem bildete und ſein Strombett faſt andauernd veränderte, indem er ſich bald nach dem einen, bald nach dem andern Ufer drängte. Die Schifffahrt auf dieſem oberen Theile des Rheins — insbeſondere zwiſchen

---

*) Stoeber, curiosités de voyages en Alsace. Colmar 1874. pag. 356.

**) Strobel, Vaterl. Geſch. des Elſaſſes. 2. Bd. S. 292.

***) Im § 1 der Statuten der Schiffleute Straßburgs vom Jahre 1350 wird der Rhein nebſt ſeinen Nebenflüſſen „walt waſſer" (Waldwaſſer) genannt, wahrſcheinlich weil die Ufer ehedem ſtark bewaldet waren.

Basel und Neuburg bei Germersheim — der ursprünglichen Grenze des ausschließlichen Schiffergebietes der Straßburger — war um so schwieriger, als häufig die, hier und dort bewaldeten Ufer nach erfolgter Unterspülung, abbrachen und dadurch Bäume und Sträucher in die eigentliche Fahrstraße gelangten, welche nebst den Sandbänken die Flußbahn unsicher und für die Schifffahrt schwierig, ja selbst gefährlich machten. Die Straßburger Schiffer kundschafteten jedoch die schlechten Stellen des Rhein's aus, reinigten denselben jährlich zweimal mittelst Ketten und starker Seile, unter Aufwendung vieler Mühe und großer Kosten, von Bäumen, Gesträuchen ꝛc. und setzten ihn in guten Zustand. Erst, nachdem die Schiffer sich so mit dem Bette des Stromes gehörig vertraut gemacht hatten, konnten sie daran denken, die Schifffahrt reger und in größerem Stile zu betreiben: sie schafften sich nunmehr zunächst Schiffe an, in welchen etwa 20 bis 30 Fuder (1 Fuder = 24 Ohm) Wein verladen werden konnten und fingen damit die Handelsschifffahrt an. Nach und nach konnten die Schiffer die Ladung vermehren, größere Fahrzeuge verwenden, bis die Erfahrung ihnen die Grenze zeigte. Indem dieselben andauernd Wein und andere Güter zu Thal — selten zu Berg, weil man es vorzog, die nur leicht gezimmerten Schiffe in Orten des Unterrheins zu verkaufen*) — beförderten, übernahmen sie auch den, früher auf Landwegen bewirkten Transport der Transitwaaren von Lothringen, der Schweiz, Italien**), Burgund ꝛc. Auf diese Weise wurde den am Rheine gelegenen Zollstätten der Fürsten und Herren ein bedeutender Nutzen zugewandt und den Straßburger Schiffern

---

*) Dieses Verfahren wird noch heutzutage auf der Weichsel und dem Pregel angewandt.

**) Am Anfang des 14. Jahrhunderts stand insbesondere Luzern mit Mailand in innigen Handelsverbindungen; der erstere Ort war ein wichtiger Umladeplatz für die über den St. Gotthard nach Italien hinabführende Straße

„das Recht der Schifffahrt als Erfinderen und Urheberen derſelben zugeſtanden.“ *) Betont iſt dabei, daß dieſer Anſpruch der Straßburger von keinem Orte am Rheine jemals beſtritten worden ſei.

Daß der Beginn der Schifffahrt auf dem Rheine den Straßburger Schiffern zuzuſchreiben iſt, entſpricht übrigens den natürlichen Verhältniſſen, denn der Handelszug bewegte ſich im Mittelalter rheinabwärts. Da Straßburg vor allen größeren Deutſchen Städten am Rheine vom Süden nach dem Norden zuerſt ſicheren Waſſerweg bot, ſo verließen die aus Italien und der Levante, aus der Schweiz und aus Süd-Frankreich kommenden Waaren dort am früheſten den ſchwierigen Landweg, denn es konnte von dieſer Stadt aus der ſich leichter und auch billiger vollziehende Transport den Rhein hinab eintreten. Zudem hatten die Straßburger eher Veranlaſſung, ſich der bewegenden Kraft des Waſſers nach den nördlichen Geſtaden anzuvertrauen, als die Bewohner jener Gegenden, dem Laufe des Rhein's bergaufwärts, alſo dem Strom entgegen, zu befahren, zumal wenn man dabei noch

---

geworden. Am Gelände des Sees befanden ſich Herbergen und Niederlagen für Kaufmannsgüter und ein Leuchtthurm für die Schifffahrt. Von Luzern abwärts traf dieſelbe Straße zunächſt auf Zürich, das im Beſitze einer thätigen und vielſeitigen Induſtrie war. Joh. Stumpf in ſeiner Schweizerchronik ſchreibt, daß durch das Thalgelände dieſer Stadt die „allergängeſt“ Landſtraße von der ſtraßburger, elſäſſer und basler Landſchaft zu den Rhätiern und weiter über die Alpengebirge nach Italien führte. „Die Kaufmannsgüter aus Italien wurden am oberſten Gelände des Walenſees bei Walenſtatt eingelegt und in Schiffen bis Zürich, weiter auf Limmath und Rhein hinab bis an das deutſche Meer (Nordſee), ja bis Britannien gefertigt.“ J. Falke in der Ztſcht. f. d. Culturgeſch. für 1859. S. 617.

*) Verh. der XIII von 1749 u. 1755. Straßb. Stadt-Archiv.

die urſprünglich leichte Herſtellungsart der Fahrzeuge und den Mangel an techniſchen Hilfsmitteln, derartige Schwierigkeiten zu überwinden, berückſichtigt.

Zwar trieben auch einzelne Klöſter am Rhein frühzeitig Schifffahrt; dies geſchah jedoch nur mit ſelbſterzielten Produkten.*)

Einen beträchtlichen Aufſchwung nahm die Schifffahrt, als ſich der Welthandel nach den Niederlanden zog und dort in Brügge, ſpäter in Antwerpen, die Kaufleute aller Länder zuſammentrafen. Ein großer Theil des italieniſchen Waarenzuges gelangte nunmehr auf den Rhein. Die Städte Straßburg, Speyer, Mainz und Köln wußten ſich davon beträchtliche Vortheile zu verſchaffen, da ſie ſeitdem ein Stapelrecht in Anſpruch nahmen**), das übrigens nicht zu allen Zeiten gleich ſtreng gehandhabt wurde.

Insbeſondere auch zur Zeit des Fauſtrechtes, als das kaiſerliche Anſehen tief geſunken war, veranlaßte die zunehmende Unſicherheit auf den Landſtraßen den Handelsſtand, ſich zur Beförderung der Güter des Rheins mehr und mehr zu bedienen, ſo daß die Schifffahrt auf demſelben an Ausdehnung ſehr gewann. Als der Graf Dietrich von Katzenellenbogen von ſeinem, im Jahre 1246 erbauten Schloſſe Rheinfels am Rhein von den vorüberfahrenden Schiffern und Kaufleuten einen Zoll erzwang, vereinigten ſich um 1255 auf Veranlaſſung des Bürgers Waldbott in Mainz die zunächſt davon betroffenen Städte: Baſel, Straßburg, Speyer, Worms und

---

*) Das Kloſter Honau bei Straßburg wurde bereits 782 vom Kaiſ. Schiffszoll in letzterem Orte befreit. Mone, Zeitſchr. f. d. Geſch. des Ober-Rheins. 9. Bd. Es trieben ferner frühzeitig Schifffahrt die Klöſter Lorſch im Jahre 838. Bouquet, script. rer. Gallic. T. VI pag. 572. Neuburg im Elſaß im Jahre 1344. Spach, lettres sur les archives départementales, pag. 350 u. ſ. w.

**) Scherer, allgemeine Geſchichte des Welthandels. Leipzig 1852.

Mainz zu einer Verbindung, dem ersten rheinischen Städtebunde, um sich solcher Unbill mit Gewalt der Waffen zu erwehren.*) Später wurden von den Orten am Rhein mehrere solcher Schutz- und Trutzbündnisse geschlossen. Seit der obigen Zeit nahmen die erwähnten Städte das von den kleineren Orten gebilligte Recht in Anspruch, daß kein Schiff bei ihnen vorbeifahren durfte, ohne am Landungsplatze anzulegen. Indem man dergestalt eine heilsame Controlle ausübte, beugte man zugleich der Möglichkeit vor, daß die Feinde der öffentlichen Ordnung den Rhein zu ihren bösen Absichten benutzten. Da der Oberrhein für die Schifffahrt als gefährlich galt, so beherrschte die, an demselben so günstig gelegene Stadt Straßburg die betreffende Strecke fast ganz allein, ihr Gebiet war dadurch das ausgedehnteste von allen.**)

Wie bedeutend der Handelsverkehr zwischen Straßburg und Köln bereits am Anfange des vierzehnten Jahrhunderts gewesen ist, kann man daraus schließen, daß in letzterer Stadt die Kaufleute der ersteren das Einbürgerrecht genossen, und daß jetzt noch in Köln Spuren von dem Quartiere vorhanden sind, wo die Straßburger ihre Wohnung hatten.***)

Der demnächst eintretende Aufschwung des Handels und seines so wesentlichen Förderungsmittels, der Schifffahrt auf dem Rheine, ist zum Theil auch der Einwirkung der Deutschen Kaiser zu verdanken, die häufig Landfriedensgebote erließen. Daneben machten sich die rheinischen Kurfürsten um die Sicherheit auf dem Rheine verdient. Bereits vor Erlaß der goldenen Bulle durch Kaiser Carl IV. im Jahre 1356 wurde der erste rheinische Verein von den drei geistlichen Wahlfürsten errichtet; zu denselben trat später noch der Kurfürst von der Pfalz. In den späteren Jahrhunderten wurden mehrere

---

*) Kiesselbach, der Gang des Welthandels. Stuttgart 1860.
**) Strobel, a. v. O. Bd. II. S. 293.
***) Ockhardt, Gesch. Darst. der f. u. sp. Gesetzg. über Zölle und Handelsschifffahrt des Rheins. Mainz 1818.

ſolcher Vereine geſchloſſen, in denen die theilnehmenden vier Kurfürſten als beſondere Geſetzgeber für den Rhein auftraten. Ihre Beſchlüſſe bezweckten die Abſchaffung aller, dem Handel und der Ausbreitung der Gewerbe entgegenſtehenden Mißbräuche und eine, dem Zwecke entſprechende Polizei auf dem Rheinſtrome*) und mußten beſonders auch den ſchifffahrttreibenden Bewohnern Straßburgs zu Gute kommen. Letztere erbaten und erhielten unter Anderem, insbeſondere zur Zeit der Frankfurter Meſſen, von den Kurfürſten Geleit-Briefe Behufs ſicherer Beförderung der Perſonen und Güter.

Die Betriebſamkeit der Kaufleute und Schiffer in Straßburg erfreute ſich ſchon frühzeitig des Beifalls der Deutſchen Kaiſer und Könige: Nach einer Urkunde Carls des Großen vom Jahre 775 wurde dem Biſchof Heddo von Straßburg das Privilegium ertheilt, daß ſeine Diöceſanen von allen Kaiſerlichen Handelszöllen frei ſein ſollten, mit Ausnahme der Handelszölle zu Etaples an der Mündung der Canche, zu Wyk te Duerſtede und zu Sluis. Hiernach dehnte ſich die Straßburger Schifffahrt bereits im 8. Jahrhundert aus bis an die Mündungen des Rheins, woſelbſt der Haupthafen Wyk am Lech, weſtlich von Arnheim, ſich befand, und an die Ausflüſſe der Schelde in dem Hafen Sluis am Zwin — welches der Stapelplatz für Brügge war — endlich durch den Kanal bis Etaples, ſüdlich von Boulogne sur mer für den Handel mit der Picardie und dem übrigen nördlichen Frankreich.**) — Das obige Privilegium wurde von Ludwig dem Frommen, Lothar, Ludwig dem Deutſchen, Otto dem Großen, Otto III. ꝛc. beſtätigt.

Friedrich II. hob 1236 für die Straßburger Kaufleute und Schiffer das Strandrecht (Grundruhr) bei der Thalfahrt auf, ſo daß der Grundherr des Ufers weder an die geſtrandeten

*) Ochhardt' a. o. O. S. 50 u. 51.
**) Mone, Zeitſchr. für die Geſch. des Ober-Rheins. Bd. 9.

Fahrzeuge noch an deren Ladung Anspruch erheben konnte. Diese Urkunde wurde von seinen Nachfolgern bestätigt. Auf Grund derselben hat man in Straßburg nachzuweisen gesucht, daß die Schiffer daselbst eine unbegrenzte Schifffahrt auf dem ganzen Rheinstrome ausgeübt haben.*) Es heißt nämlich in einem sogenannten „Bedacht" des Consulenten König darüber: ..... „allermaßen Fridericus secundus in einem anno 1236 ertheilten privilegio, und dessen Inhalt jährlich offentlich pfleget vorgetragen zu werden, die Schiff- und Kaufleute dahier von der Grundruhr oder dem Strandrecht dergestalt befreyet, daß auf den Fall, da einiges ihrer Schiffe ohne Unterschied, wo solches geschihet (quocunque loco navigia perveniant) Schiffbruch leiden würde, solche von gedachtem Recht eximirt noch die verunglückten Waaren der confiscation unterworfen seyn, sondern ihren Eigenthümern, gleich als ob nie kein Schiffbruch erfolgt wäre, ausgelüfert werden sollen; dieses Privilegium wurde von denen nachfolgenden Kayßeren und zwar insbesondere anno 1310 durch König Henricum, anno 1433 durch Kayßer Sigismund und anno 1582 durch Kayßer Rudolphum bestätigt.**) Und gleichwie diese Privilegia von keinem gelassen (übrigen) Theil des Rheinflusses reden, also ist auch klar daraus, daß man bereits anno 1236 und annoch vorher von Seiten der hiesigen Statt die illimitirte Schifffarth auf dem gantzen Rhein gehabt habe, allermaßen dieses privilegium

---

*) Aus dem Artikel 18 der im Anhange veröffentlichten Statuten der Schiffer in Straßburg vom Jahre 1446 geht hervor, daß dieselben damals bis nach Köln fuhren.

**) Nach den im Straßburger Stadt-Archiv vorhandenen Aufzeichnungen war dieses Privilegium von folgenden Kaisern und Königen ertheilt bezw. bestätigt: Heinrich VI im Jahre 1196, Friedrich II, Richard, Rudolph I, Albrecht, Heinrich VII, Ludwig IV, Carl IV, Wenzel, Ruprecht Sigismund, Friedrich III, Maximilian I, Carl V, Ferdinand I, Maximilian II, Rudolph II und Ferdinand II.

annoch auf weit ältere relatis iſt, und ſich auf ſelbige beziehet, welche aber verlohren gegangen.

Daß auch dieſe privilegia auff den Rheinſtrom gerichtet gegeweſſen, ergibt ſich daraus, weilen ſothaner Fluß derjenige iſt, welcher denen Straßburgiſchen Kauff- und Schiffleuten gelegen iſt, umb darauff mit ihren eigenen Schiffen zu fahren und erhellet ſolches unter andern auch gantz deutlich daraus, weilen durch ſothanes privilegium geordnet wird, daß denenjenigen welche ſolchergeſtalt verunglücken, auch die Schiffe wieder verabfolget werden ſollten, tam navigia quam navigantium bona illis reserventur, welches dann andeutet, daß von demjenigen casu die Frage ſeye, wann nemlich die hießige Kauff- und Schiffleute mit ihren eigenen Schiffen fahren, dieſes kann aber nicht wohl irgends anderſt als eben auf dem Rheinſtrom geſchehen, und wird ja dieſes Flußes in dem privilegio de anno 1310 ausdruckentlich gedacht. Nicht allein aber war dieſe Schiffahrts Gerechtigkeit uneingeſchränkt dergeſtalt, daß die dahießige Schiff- und Kauffleute ſich des gantzen Rheinſtroms ſowohl in denen Berg- als Thalfarten ohne jemands Hinderung und Eintrag bedienen kunten, ſondern es ſuchten auch dießelbige ſothane Gerechtigkeit einig und allein und mit Ausſchließung all anderer benachbarten Ständen zu betreiben, die Billigkeit erforderte ſolches und nachdeme die hießige Burger den Rhein am erſten brauchbar machten, ſo ware auch billig, daß ſie allein den Nutzen von ihrer mit ſo großer Gefahr und Koſten begleiteten Arbeit zogen . . . ." *)

Noch andere mehr oder minder mit der Schifffahrt in Verbindung ſtehende Privilegien waren der Stadt Straßburg von den Deutſchen Kaiſern ertheilt worden: Carl IV geſtattete ihr durch einen offenen Brief vom Jahre 1370 an dem Zoll zu Neuenburg oder an anderen Orten, wo ſolches mit Genehmigung der Kaiſerlichen Vaſallen geſchehen mochte, jedoch

*) Verh. der XIII vom 24. Mai 1749. Straßb. Stadt-Archiv.

mit Vorbehalt des Widerrufs, von jedem Fuder Wein, das den Rhein auf- oder abgeführt ward, oder von anderen Waaren nach Verhältniß, vier große alte Turnos zu erheben. Sein Sohn Wenzel genehmigte 1381 ferner, daß der bisher in Neuenburg eingenommene Zoll in der Nachbarschaft der Stadt erhoben werden durfte. Wenige Jahre später, 1393, schenkte er der Stadt Straßburg die von derselben gebaute Brücke über den Rhein nebst den darauf haftenden Rechten und Nutzungen. Seitdem erhob der Magistrat daselbst nicht nur Brückengeld, sondern auch einen Zoll von allen die Brücke passirenden Waaren.

Im Jahre 1579 hielt es der Magistrat in Straßburg für erforderlich, einen Auszug aus den der Stadt gewährten hauptsächlichsten Privilegien anfertigen und veröffentlichen zu lassen; aus dem betreffenden Mandat hebe ich Folgendes hervor:

### Freyheit der Schiffbrüch.

FErner ist die Statt Straßburg auch befreyet, das jhre Kauffleut, die auff Wasser fahren, an welche Statt die schiffung (das Schiff) kompt, were das von geschicht die schiffung breche, oder auff den grund käme, die also mit jhrem Gůt verfallen weren, die sollen keinen schaden leiden an jhrem gůt, vnnd darumb nit verbunden sein zů geben von Grundtrhůr, vñd soll die schiffung vnnd die Güter behalten sein denen die sie vor angehörten, ehe die grundrhůr geschahe, vnnd soll von niemandts, wer der auch seye, einigs schiffsbruchs halb, ansprach oder forderung gegen deren von Straßburg Kauff oder Schiffleuten zů ſuche vnderstanden werdē.

---

### Freyheit für all newe vnd vngerechte Zöll.

DEr Statt Straßburg ist ferner von Rö. Key. vnd Kö. gegönt, das sie von allen vnrechten Zöllen, von wem die auffgesetzt seind, es sey auff Wasser oder auff Land (außgenommen

der Zöll, die von der Key. May. vnd dem Reich gehnd) frey ſein ſollen, ſonderlich aber das im Biſthumb Straßburg keine newe Zöll an keinem orth, von jhren gütern ſollen gefordert oder genommen werden.

. . . . . .

Freyheit der Ladſtätt inn einer meil wegs.

Es iſt auch die Statt Straßburg befreyet, das fürterhin niemandt, es ſey gleich wer der wöl, macht (Recht) haben ſoll, inn einer Meilen wegs vmb die Statt Straßburg ein newe Ladſtatt auff dem Waſſer, oder auff dem Land, anzürichten, vnd wa darüber einige angerichtet würd, das alsdann Meiſter vnd Rhat der Statt Straßburg die ſelb zů geſtatten mit nichten ſchuldig, ſonder gůt fůg vnnd macht haben ſoll ſolche Ladſtatt durch rechtliche, oder andere gebürende weg vnd erlaubte mittel wider abzůſchaffen.“ *)

. . . . . .

Alle Bürger, Unterthanen, Angehörige und Verwandte der Stadt wurden damals aufgefordert, für die Aufrechthaltung „oberzelter Burgerlichen Freyheiten“, welche natürlich für dieſelbe und ihre Angehörigen eine Quelle des Reichthums geworden waren, auch ihrerſeits Sorge zu tragen.

Bemerkenswerth iſt noch ein offener Brief Ferdinand's II. vom Jahre 1621, der die bereits 1425 vom Kaiſer Sigismund ertheilte Freiheit der Stapelgerechtigkeit und Zölle, ſowohl zu Waſſer als zu Land, beſtätigte und dieſelbe in Betreff der Zollgebühren auf die Nebenflüſſe des Rheins: Kinzig, Ill und Breuſch ausdehnte.

Schon einige Jahre vorher, 1615, hatte der Magiſtrat in Straßburg bei Kehl eine Schanze erbauen laſſen, welche

*) Stadt-Ordnungen Bd. I. Straßb. Stadt-Archiv.

die Ufer des Rheins beherrſchte. Man befand ſich dadurch in der Lage, die Schifffahrt auf dem Rhein und die Zollerhebung zu beaufſichtigen, ſowie die Einrichtung eines Entrepots oder einer „Ladſtätte“ in der Nähe zu verhindern.

---

## II.

### Das Straßburger Zunftweſen im Allgemeinen und die Schiffleut-Zunft im Beſonderen.

In mehreren größeren Orten am Rheine, insbeſondere am oberen Theile deſſelben, waren die Biſchöfe die älteſten Schirmherren der Handwerker und blieben dies bis zum Ende des Mittelalters, obgleich die Gewerbe inzwiſchen eine politiſche Selbſtſtändigkeit erlangt hatten. Dies bekundet unter Anderem die im Anhange abgedruckte Stiftungs-Urkunde der Schiffleut- und Fiſcher-Zunft in Baſel, welche vom Biſchof Johannes Senn daſelbſt 1354 gegeben wurde. Das Wort „Zunft“ deutet ſchon auf den geiſtlichen Urſprung hin: denn es iſt eine Abkürzung des Wortes Zuſammenkunft, eine Ueberſetzung von conventus und verräth zugleich das Gemeinſame beider Einrichtungen. Der Kloſterconvent war die geiſtliche, die Zunft die weltliche Körperſchaft. Als das Gemeinweſen in den Städten ſich mehr und mehr entfaltete, hörte die geiſtliche Leitung der Zünfte nach und nach auf, und die letzteren ſchloſſen ſich dem Stadt-Regiment an oder bildeten letzteres aus ſich heraus.

Wie oben des Näheren nachgewieſen iſt, beruhte in Straßburg die Stadt-Verfaſſung auf den Zünften; den letzteren war alſo neben ihren ſonſtigen Zwecken eine politiſche Rolle angewieſen. Dies iſt unter Anderem auch erſichtlich aus den folgenden Zeilen einer im Jahre 1653 daſelbſt erſchienenen intereſſanten Schrift über die wortige Stadtverfaſſung*) vom Pfarrer Murſchel in Biſchen (Biſchheim).

---

*) Murschel, Flos Reipublicae Argentinensis.

„Wann in einer Haußhaltung Stül, Bänck, Tiſch, Beth, Schüſſeln, Teller, Keſſel, Kanten, vnd anders über einen Hauffen ligen, daß es nicht allein verdrießlich vnd beſchwerlich, wann man deren Ding etwas von nöhten hat, daß man es auß dem wüſten Hauffen ſolte herfür ſuchen, ſondern auch einen beſchwerlichen Vbelſtand im Hauß were, hingegen wenn ein jedes an ſeinem Ort geſtellt, gelegt vnd geſetzt iſt, daß man weiß, wo mans finden ſoll, der gantzen Haußhaltung nützlich und zierlich iſt: Alſo iſts im Regiment ſehr löblich, wann alles in guter Ordnung (verſtehe auch durch Auffrichtung der Zünfften) hergehet. Auff allen vnd ichtwedern Zunfft findet ſich erſtlich ein Ober-Herr auß dem Orden deß beſtändigen Regiments der XIII, XV, XXI vom Raht vnd Einvndzwantzig darzu erwehlet. Vnd ſo allhie zu mercken, ſo können nicht zween Dreyzehner, zween Funffzehner, noch zween Ein vnd zwantziger auff einer Zunft zugleich, aber ein Ammeiſter vnd ein Funffzehner, auch ein Dreyzehner, ein Funffzehner, ein Ein vñzwantziger zugleich ſeyn. Nach dem Ober-Herrn findet ſich auch ein wirklicher Rahts-Herr, ſo dann ein Zunfftmeiſter, ein Zunfftſchreiber vnd insgeſampt funffzehen Schöffen, darunder aber der Ober- vnd Rahts-Herr, auch auff etlichen Zünfften der Zunfftmeiſter vnd Schreiber begriffen ſeyn. Vnd hat zugleich ein jede Zunfft ihr abſonderlichs variirtes Zunfftgericht, ſammt dem Büttel, ſo demſelben vnd der gantzen Zunfft zu allem bedient iſt. Es giebt auch ein jede Zunfft jhren Zumann alſo, daß, welche Zünfften keine Schöffen im Kleinen Raht haben oder dero Schöffen daſelbſt abgehen, die geben einen Zumann zur Beſetzung deß Pfennigthurns (Stadtkaſſe), Stalls, Kleinen Rahts vnd nidern Gerichten.“)

An einer anderen Stelle der ſelten gewordenen Schrift wendet der Verfaſſer die auch anderwärts gemachte Eintheilung der Bürger in drei Stände: Wehrſtand, Lehrſtand und Nährſtand auf die Straßburger Verhältniſſe an und bringt den erſten in Verbindung mit der Waage der Gerechtigkeit, den zweiten mit den Sternen — „daß durch ſie (die Lehrer) ent-

ſtehe die Erleuchtigung“ und den letzten mit dem Bienenkorbe „ſampt dem Schwarm, daß ſie (die Männer) nach dem Exempel der Bienen jhren König, das iſt Oberherrn, nach der Vermahnung Syrachs, in Ehren halten, vnd den Nahrungshonig in Einigkeit, Auffrichtigkeit vnd Redlichkeit, wol nach eines jeden Hanthierung eintragen mögen. In Summa, daß alle Männer von allen Zünfften, durch viel Jahr die Jhrigen regieren mit guten Vernünfften“ . . . . . .

Sämmtliche Bürger Straßburgs mußten ſich in eine der beſtehenden Zünfte aufnehmen laſſen oder nach dem damaligen Ausdrucke derſelben „dienen“. Unter anderen Perſonen hatten die Gelehrten die Wahl, in welche Zunft ſie ſich einſchreiben laſſen wollten: ſo kommt es, daß man ſelbſt in der Schiffleut-Zunft Pfarrer, Profeſſoren ꝛc. findet. Die Gewerbsleute wurden leibzünftige Handwerksleute, die Gelehrten und Standesperſonen leibzünftige Gelehrte und Zudiener und die anderen „Nicht-Handwerker“ Zudiener genannt. Eine beſondere Klaſſe bildeten die Zunftgenoſſen, welche wegen ihres Gewerbes einer anderen Zunft, als derjenigen, bei welcher ſie leibzünftig waren, eine Abgabe zu entrichten hatten, ſelbige nannte man „Geldzünftige“ *). Die betreffenden Perſonen trieben hiernach bei der einen Zunft Haupt- und bei der anderen Neben-Arbeit.

Die Zahl der Zünfte in Straßburg wurde 1482 auf 20 feſtgeſetzt; ein darauf bezügliches älteres Gedicht**) lautet wie folgt:

## „Der Statt Straßburg Zünfte“

Wie dieſelben in Anno 1482 geordnet worden.

Es wird bey löblicher Statt Straßburg freiem weſen,
Auß Edlen und Gemeind die Burgerſchaft erleſen.
Deß Adels ſtuben ſeind Hochſteg vnd Mühlenſtein;

*) Heitz, das Zunftweſen in Straßburg.
**) Pièces relatives aux différents tribus et métiers de Strasbourg. (Nr. 2407 der Sammlung von Heitz in der Univ. Bibl. in Straßburg.)

Die andern theilen ſich in zwantzig Zünfften ein:
Als Ancker, Spiegel, Blum, Freyburger, Tuech,
Lucerner,
Die Mörin, vnd die Stelz, Brodbecker, Kürſchner
Ferner
In Küeffer, Gerbersleuth, Weinſticher, Schneider,
Schmidt,
Den Schuſt- vnd Fiſcheren der Zimmermann nachtritt,
Der dreyfach Gartnerhauff vnd Maurer thun beſchlieſſen,
Mit wunſch, daß jeder Zunfft viel ſeegen mög zufliesſen".

---

Auf dem betreffenden gedruckten Blatte ſteht noch Folgendes, was Heitz in ſeinem Werke über das Zunftweſen in Straßburg nicht mitgetheilt hat:

»Jacobus Wimpfelingus in Germania cis Rhenum.

**Argentina** tuas ut serves inclyta vires,
*Neve tua forsan diripiantur opes*:
*Fac* Privatus amor *desit*, discorsque Simultas.
Factio, Vis, Fastus, Moechia, Luxus edax;
*Nec tibi displiceant*, Justum, Sapientia, Mores,
Relligio, Virtus, Ars, Bona, Scripta, Fides.

Verteutſcht:

Soll Straßburg, werthe Statt, dein Stand forthin auff Erden
Beſtehen, vnd nicht einſt dein ſchatz zur beute werden,
Schaff Eigennutzen ab, brauch keine Gleißnerey,
Meid Rotten, Vnzucht, Pracht, Gewalt vnd Schwelgerey;
Laß dir vralte Bräuch, Recht, Weißheit, vnd vor allen
Trew, Tugend, Gottesfurcht, auch Lehr vnd Kunſt gefallen".

---

In einigen Eingaben der Schiffleut-Zunft in Straßburg an den Magiſtrat daſelbſt findet ſich die Bemerkung, daß erſtere von allen Zünften im Orte die älteſte geweſen ſei; dies läßt ſich jedoch geſchichtlich nicht nachweiſen. Dagegen iſt es wahrſcheinlich, daß die Schiffer, insbeſondere in der Ferne, am

erſten die Nothwendigkeit erkannten, ſich zu vereinigen, weil vereinte Kraft ſtark macht. Dieſelben gehörten urſprünglich nicht zu den Handwerksleuten, ſondern zu den ſogenannten Conſtofflern, welche Handel im Großen und im Kleinen und andere Gewerbe trieben, die nicht Handarbeit erforderten. Erſt im Jahre 1331 traten die Schiffer zu den „Handwerkern" über und bildeten ſeitdem eine beſondere Zunft. Darauf bezieht ſich eine Stelle in den älteſten Statuten (dem Artikelbuche der Encker- oder Anker-Zunft) derſelben, welche ſo lautet:

„Es iſt zu wiſſende, daß die Schifflüte zu Strosburg ſint geweſen je und je alſo lange die Statt Strosburg geweſen iſt. — und dientent mit keime Antwerke, untz — in dem Jore do man zalte noch Gottes Geburte 1331 Johr. Do wurdent die Schifflüte zu Strosburg zu eime Antwerke gemaht. — Es iſt ouch zu wiſſende das alle die Recht und Artikel und Gewonheit, ſo in dieſem Buche geſchrieben ſtont, die Schifflüte zu Strosburg alſo lang gehalten hant, alſo die Stat geſtaniſt. Und das die zu ewigen Tagen ſüllent gehalten werden. Do gangent ſie vor Maiſter und Rot, und bottent die, daß ſie in günnen woeltent ihre Recht, Gewohnheit und Artikele — in ein Buch zu verſchriben, und in die mit der Urtheil zu beſtettigen, das ouch die Zeit geſchach — do man zalte von Gottes Geburte M. CCC. L Jor."*)

Die Schiffer-Zunft in Straßburg beſaß gleichwie die anderen Zünfte beſondere Zunftſtuben; ſie hießen: „Zum Encker" (Anker), „Zum Schiff", woſelbſt die Steuerleute zuſammen kamen, „Zum Holzapfel" oder „Die Hümpeler-Stube, deren Geſellen die „Bruderfahrten" bewirkten, d. h. Perſonen beförderten, welche religiöſer Zwecke halber wanderten, „Zum Gewölbe", „Zum Rocken" in der Krautenau, demjenigen Stadtviertel, woſelbſt die Schiffer ſich vorzugsweiſe angeſiedelt hatten**).

---

*) Nicolay, dissertatio de Argentinensium in rheno navigatione. Argent. 1760. pag. 13.

**) Sonſt giebt es in Straßburg heute zwei Straßen an

Im Jahre 1463 vereinigten ſich die Schiff-Zimmerleute oder Schiffbauer mit den Schiffleuten; es nahm nunmehr die ſolcher Geſtalt gebildete Zunft den Namen ihres gemeinſchaftlichen Zunfthauſes „Zum Encker“ an und nannte ſich fortan die Anker- (Aenker-, Encker-) oder Schiffleut-Zunft. Die Zunftſtube diente zu Verhandlungen der Angelegenheiten der Zunft, zum geſelligen Vergnügen und auch wohl zur Feier von Familienfeſten. Sie befand ſich in dem Hauſe Schiffleut-ſtaden Nro. 13, welches jetzt den Namen: „Café Amſterdam“ führt; die daneben befindliche Gaſſe heißt heute noch „Anker“-Gäßchen („rue de l'ancre“). Die Bewirthung in der Zunft-Stube hatte die Zunft auf eigene Rechnung übernommen und einen Stubenknecht dafür beſtellt, der „Hauptkanne“ genannt wurde.

Erſt wenige Jahre waren ſeit Gründung der Schifferzunft in Straßburg verfloſſen, als Kaiſer Carl IV. im Jahre 1349 die Rheinſchifffahrt mit einem Zolle belegte, deſſen Ertrag er den benachbarten Fürſten überließ, um ſeinen, ihnen gegenüber eingegangenen Verpflichtungen zu genügen. Straßburg litt unter dieſer Neuerung beträchtlich: der Verkehr bildete ſeine vorzüglichſte Quelle des Reichthums und ſeit dem Bündniſſe der Städte am Rheine um das Jahr 1255 hatte es ein beinahe ausſchließliches Recht über die Rheinſchifffahrt von Baſel bis Mainz erlangt. Die Vertreter Straßburgs beriefen ſich auf die der Stadt früher ertheilten Privilegien; da dies indeſſen nichts fruchtete, ſo ließen ſie den Rhein durch Pfähle und doppelte Ketten verrammeln, ſo daß die Schifffahrt auf demſelben während der Dauer von beinahe 2½ Jahren vollſtändig ruhen mußte. Eine Folge hiervon war, daß in den Gegenden am Unterrhein Mangel an Wein und Getreide entſtand. Die Fürſten, welche ihre Abſicht auf ſolche Weiſe

---

der Ill, welche noch jetzt „Schiffleut-Staden“ und „Fiſcher-Staden“ heißen und an die Wirkſamkeit der Schiffleute und Fiſcher erinnern.

durchkreuzt sahen, verzichteten nunmehr auf das Recht der Erhebung der Zölle und die Straßburger beseitigten darauf die geschaffenen Hindernisse.

Ueber dieses Ereigniß, welches seiner Zeit großes Aufsehen erregte und für Straßburg wichtige Folgen hatte, spricht sich eine alte Handschrift*) wie folgt aus: „Anno 1349 nach dem neuen Jahr, als die von Straßburg und andere den Rhein hinab wollten fahren, wollte man sie nit passieren lassen, sie erlegten denn den neuen Zoll neben dem alten, so ihnen König Carl geben hatte. Dessen beschwerte sich die Statt Straßburg, schückten zu allen Churfürsten am Rhein, mit Bitt sie bey den alten Zoellen zu lassen; in Ansehung dieweilen kein Statt am Rhein der Statt Straßburg etwas nutzte, sie aber andern nutzten. Zeigten auch ihre alte Freyheiten von Kayfern und Königen an. Man gab ihnen aber zur Antwort, man wolle die alte Zoelle neben den neuen haben, gaben ihnen dazu kein gut Word, sagten, das mus seyn. Als die Gesandten ohnverricht heim kamen, beschloß man den Rath kurz, und huben an, nahmen alle Päß ein, so auf ihrem Grund und Boden ist, und überschlugen den Rhein mit 2 Reyhen eichenen Pfählen, zogen doppelte Ketten dadurch. Da also Niemand mehr den Rhein auf noch abfahren konnte, daraus entstund am Rheinstrohm grosser Mangel an Wein und Frucht, und brachte eine große Theurung am ganzen Rhein, und hieoben war alles gar wohlfeyl und man ließ es also stehen. Als der Rhein auf 3(?) Jahr zu Straßburg noch beschlossen war, und dadurch den Churfürsten weder alte noch neue Zoell wurden, und unterdessen durch den von Eberstein und andere auf dem Rhein die von Straßburg oft angreifen ließen, aber nichts mit ihnen gewinnen konnten, haben sie ihre Gesandten nach Straßburg geschickt, und sich freundlich mit ihnen verglichen, und die neuen Zoelle fallen lassen, so ihnen König

*) Alter Observ. Msct. Bd. I S. 212 u. 223. s. Nicolay a. o. O.

Carl geben hatte. Da thaten die von Straßburg, den Rhein wiederum auf, und auf den erſten May 1351 gieng die alte Gewohnheit wieder an, da fuhren vielhundert Schiff in einem Monath hinab, da hatten die Fürſten in einem Monath mehr Nutzen, denn vorher in zwei und ein halb Jahren, und brachte eine Wohlfeyle am ganzen Rhein."

In ſpäteren Zeiten wurden noch an vielen Orten am Rheine neue Zollſtätten aufgerichtet, ohne daß die Straßburger das Aufkommen derſelben zu hindern vermochten. Es verdient hier der Erwähnung, daß man noch im Jahre 1635 in Straßburg ſich ernſtlich damit beſchäftigte, den Rhein mit bereit gehaltenen eiſernen Ketten zu verſchließen; diesmal ſollte es nur zur beſſeren Vertheidigung der Rheinbrücke geſchehen.*)

Bei kriegeriſchen Unternehmungen der Bewohner Straßburgs gegen ſolche anderer Orte am Rheine wurde die Mitwirkung der Angehörigen der Schiffleut-Zunft ebenfalls öfters in Anſpruch genommen. Im Jahre 1476 benutzten die Straßburger ihre Schiffe zu einem Zuge nach Neuß, und es iſt die Notiz auf uns gekommen, daß ſie in einem beſonderen Fahrzeuge einen Backofen für die Mannſchaft hatten. Dies iſt in einem Gedicht vom Jahre 1477 wie folgt erwähnt:

„Das waſz da der bachoff jn ſtunde
es (das Schiff) hielt ſtill oder treyb ſin ſtroſz
nit deſt minder man bachen kunde
dar inn allzyt on vnderloſz."**)

Den Krieg zu Waſſer führte man damals entweder vom Land aus gegen die Schiffe oder vom Schiffe aus gegen das Land oder auch auf dem Waſſer Schiff gegen Schiff. Da der

---

*) „Anno 1635 iſt man zu Straßburg in voller Arbeit geweſen, den Rhein oberhalb der Brücke, über denſelben, außerhalb der Stadt ..... mit Reducten, Blockhäuſern und ſtarken Doppel-Ketten dermaßen zu ſchlieſſen, daß zu Waſſer in der Eil nicht anzukommen ..." Han, das ſeelzagende Elſaß.

**) Stoeber, Alſatia 1875—76. S. 382.

Thalweg (der während des gewöhnlichen Waſſerſtandes für die Thalſchifffahrt geeignetſte Weg) in den Krümmungen des Rheins immer dem Ufer nahe iſt und die Schiffe denſelben verfolgen müſſen, um nicht zu ſtranden, ſo konnte man ſie in früheren Zeiten durch Armbruſtſchützen zum Landen zwingen, weil man bei etwaigem Widerſtande die Steuerleute und Ruderer erſchoſſen hätte.*)

Die Schifferzunft, welche, wie angedeutet, urſprünglich Handel und Schifffahrt gleichzeitig betrieb, während ſich ſpäter ein beſonderer Handelsſtand bildete, ſtand in Straßburg ſo in Ehren, daß ſie daſelbſt im Jahre 1417 den erſten Rang unter den Zünften — die Handelsleute gehörten zur Zunft zum Spiegel — erhielt und die von ihr gewählten Rathsherren den erſten Platz im Rath einnahmen.**) Die Bevorzugung der Schiffer-Zunft geht ſelbſt aus den Erläuterungen zu den Statuten derſelben vom Jahre 1446 hervor, denn es heißt dort, daß die Schifffahrt „ein Handwerk ſei, ſo zu allen Zeitten in der Statt Straßburg herfürgezogen (vorgezogen, bevorzugt), auch gehalten worden.“ ***)

Auch nach anderen Orten verbreitete ſich der Ruhm der zu dieſer Zunft gehörigen werkthätigen Mitglieder, zumal im vierzehnten Jahrhundert und auch ſpäter noch am ganzen Rheinſtrome keine Schiffer vorhanden waren, welche mit ſo vieler Geſchicklichkeit, Eifer und Treue und daneben auch in ſo trefflicher Ordnung ihrem Erwerbszweige oblagen. Anderwärts — beiſpielsweiſe auch in Baſel — gab es keine ſelbſt-

---

*) Mone, Zeitſch. f. d. Geſch. des Ober-Rheins.

**) Hermann, notices historiques, statistiques et littéraires sur la ville de Strasbourg. Tome II. pag. 131.

***) Zu jener Zeit war der Stand des Schiffers — insbeſondere auch des See-Schiffers — ein ſehr geachteter. In Danzig beiſpielsweiſe hielten es angeſehene Kaufleute, ſelbſt nachdem ſie zu Rathmannen emporgeſtiegen waren, nicht unter ihrer Würde, Schiffsführer zu verbleiben.“ Hirſch, Danzigs Handels- u. Gewerbsgeſchichte. S. 266.

ſtändige Schifferzunft, und von keinem anderen Orte aus wagte man den Rhein ſo weit zu befahren, wie es die Angehörigen der Anker-Zunft in Straßburg thaten; es wäre denn, daß die Schiffer jener Orte, wie es häufig geſchah, in der gedachten Zunft ihre Lehrzeit abſolvirt hätten. Dies ſcheint noch längere Zeit hindurch fortgedauert zu haben; wenigſtens lieferten die Deutſchen Städte alljährlich ein beträchtliches Contingent jüngerer Leute für die Zunft in Straßburg. Noch im Jahre 1776, als dieſe Stadt bereits nahezu ein Jahrhundert zu Frankreich gehörte, wurde von dem damaligen Königl. Prätor daſelbſt, Baron d'Antigny nach Versailles berichtet, daß nach wie vor die innigſten Verbindungen mit den Städten Deutſchlands beſtänden und von dort vier Fünftheile aller Handwerksgeſellen kämen. (.... «dans une Ville frontière comme Strasbourg qui a été forcé de conserver ses liaisons avec les villes d'Allemagne, d'où lui viennent les 4/5mes de garçons de métier ...»*)

---

## III.

### Die Organiſation der Schiffleut-Zunft in Straßburg und ihre Statuten aus den Jahren 1350 und 1446.

Während die Schifffahrt auf dem Ober-Rheine im Jahre 1350 in Folge des oben erwähnten Zwiſtes mit den Fürſten wegen der Zoll-Abgaben ruhte, hatten die Schiffer in Straßburg, welche den Sieg ihrer Sache vorausſahen, ihr Monopol aufrecht erhaltende und daſſelbe verkörpernde Statuten ausgearbeitet, welche, nach erfolgter Beſtätigung vom Magiſtrat, die übrigens erſt im Jahr 1446**) erfolgt zu ſein ſcheint,

---

*) Straßburger Stadt-Archiv. Schriftſtücke über das Zunftweſen.

**) Dieſes glaube ich trotz des Vermerks in dem Buche ſelbſt (ſ. S. 39) annehmen zu dürfen, ſo daß dann die Statuten vom Jahre 1350 nur der urſprüngliche Entwurf

die Wirkung einer öffentlichen Verordnung erlangten. Dieſe Statuten, oder auch kurzweg „Artikel" genannt, wurden in einen, aus 101 Pergamentblättern beſtehenden Codex verzeichnet, der den Titel „Enckerzunft-Artikelbuch" führte. Die Beſchlüſſe bezüglich der Abänderung einzelner Artikel und die auf die Zunft bezüglichen Verordnungen bis zum Jahre 1748 wurden in das Buch nachgetragen. Dieſe Statuten nebſt ſämmtlichen Protokollen ꝛc. der Anker-Zunft*) ſind leider während der Belagerung Straßburgs im Jahre 1870, beim Brande der Stadt-Bibliothek, verloren gegangen. Strobel hat jedoch im 2. Band ſeines Werkes „Vaterländiſche Geſchichte des Elſaſſes" ein Bruchſtück daraus gegeben, welches im Anhange meiner Schrift: „Zur Geſchichte des Verkehrs in Elſaß-Lothringen" abgedruckt iſt.**)

---

der Schiffer ſein würden; man vergleiche hiermit die folgende Anmerkung.

*) Nach einer Mittheilung des Herrn Theobald Ulrich in der Straßburger Zeitung Nro. 236 für 1874 hatte ſein Vater, der 1854 Aelteſter der Rheinſchiffer war, außerdem folgende Bände der Anker-Zunft an die Stadt-Bibliothek in Straßburg abgeliefert: 1) Einen Band auf Velin-Papier, enthaltend die Statuten der Schifferzunft der Stadt Straßburg, betitelt: „Ordnung und Herkommen der Zunft zum Anker." Dieſe Rechte und Gewohnheiten ſind im Jahre 1446 in 7 Büchern aufgeſchrieben worden; ſie enthalten Zuſätze aus verſchiedenen Zeiten und ſind 100 Blätter ſtark. 2) Einen Band, betitelt: „Der Zunft zum Anker Rügebuch." Vom Jahr 1611—1658. 3) Einen Band betitelt: „Protocollum B. 1611—1637," 4) acht Bände Gerichts-Protokolle von 1679—1781, 5) ein Memoriale 1739—1791, 6) Einen Band „Einer ehrſamen Zunft zum Anker Artikelbuch." 1368—1785. Auf Papier geſchrieben. 7) Einen Band, enthaltend die Correſpondenz und die Verträge mit dem Kurfürſten von Mainz und den anderen Rheinuferſtaaten. 8) Endlich ein Heft „Repertorium über die Ordnungen und Artikel."

**) Straßburg, K. J. Trübner 1873.

Im ſtädtiſchen Archive in Straßburg wird indeſſen eine gegen Ende des ſechzehnten oder Anfangs des ſiebzehnten Jahrhunderts gefertigte, übrigens nicht in Bücher abgetheilte Abſchrift der im Jahre 1446 erneuerten und ſpäter vervollſtändigten Statuten der Schiffer-Zunft aufbewahrt, welche im Anhange veröffentlicht ſind. In denſelben und zwar auf den Blättern 64 und 65 heißt es, daß die Schöffen, altes und neues Gericht der Zunft zum Anker dieſe Ordnung aus den Artikeln, alten Erkenntniſſen und Urtheilen habe zuſammenſetzen und tragen laſſen „vmb gutter Ordnung willen.“ Dieſe wohl vor der Beſtätigung dnrch den Magiſtrat in Straßburg umgearbeiteten Statuten verweiſen vielfach auf den Original-Text und kann man ſich letzteren nach den betreffenden Randbemerkungen im Geiſte ergänzen. Sonſt ſind noch Statuten aus den Jahren 1717 und 1752 vorhanden, die ebenfalls im Anhange abgedruckt ſind.

Es beſtand die Vorſchrift, daß die Artikel den Schiffleuten, die auch „Schiffiſche“ genannt wurden,*) von Zeit zu Zeit vorgeleſen werden ſollten, damit ſich Niemand mit Unkenntniß entſchuldigen konnte. Die Statuten ſchildern nicht nur die, den Straßburger Schiffern eigenthümliche Zunftverfaſſung, ſondern auch die Rechte und Gewohnheiten des Schifferſtandes bezüglich des Betriebes der Schifffahrt auf dem Rheine. Dieſe ſchriftlichen Aufzeichnungen ſind zugleich ein redendes Zeugniß von der langen Dauer der Schifffahrt auf dem Ober-Rheine: bereits diejenigen vom Jahre 1350 müſſen eine Menge Einzelheiten enthalten haben, ſo daß man ſchon allein daraus den jahrhundertlangen Beſtand eines Schiffer-Standes in Straßburg zu erkennen vermag, denn nur eine ſehr lange Dauer

*) In dem zweiten Stadtrecht Straßburgs aus den Jahren 1214—19 heißen die Schiffleute „Tölkere“ nach dem alten deutſchen Wort „Tolken,“ welches ein kleines Schiff bedeutet. Grandidier, oeuvres historiques inédits. Tome II. pag. 206.

und Fortbildung dieſes Erwerbszweiges konnte ein ſolches Detail von Beſtimmungen zur Folge haben.

Indem ich einiges Wichtigere aus den Statuten hervorhebe, ergänze ich den betreffenden Stoff durch ſonſtige, zumeiſt aus den Raths-Protokollen im Straßburger Stadt-Archiv entnommene Mittheilungen.

Die Zunft der Schiffleute in Straßburg ſtand bezüglich ihrer innern Angelegenheiten, gleichwie die übrigen Zünfte, unter der Leitung des Raths der Fünfzehn. Gewöhnlich waren es die „Oberen Kauffhauß-Herren," (denen die Aufſicht über die im Kaufhauſe — woſelbſt die Schiffe anlegten — zu erledigenden Geſchäfte oblag), welche von dem gedachten Rath bei Schifffahrts-Angelegenheiten als Deputirte bezeichnet wurden und Bericht zu erſtatten hatten.

An der Spitze der Zunft ſtanden urſprünglich zwei Zunftmeiſter, welche halbjährlich wechſelten. Folgende Perſonen: der Zunftmeiſter, dreizehn Beiſitzer, zwei Harrer (Gerichtsdiener), ein Schreiber und dreizehn Rüger bildeten das Gericht der Zunft und wurden ſämmtlich in jedem Jahr aus dem Schooße derſelben gewählt. Das Zunftgericht urtheilte über alle, ſich auf die Zunft ſelbſt beziehenden Conflicte. In älterer Zeit ſcheint es bei einzelnen Zünften in Straßburg üblich geweſen zu ſein, den betreffenden Mitgliedern des Zunftgerichts eine gewiſſe Entſchädigung für ihre Mühe zu gewähren; wenigſtens heißt es auf Blatt 18 des Artikelbuches*) der Zunft der Kaufleute oder „E.(iner) E.(hrſamen) Zunfft zum Spiegel" unter der Ueberſchrift: „Gerichtsleüthen waß man ihnen zum Lohn geben ſolle. Mann ſoll hienanfürter jedem Gerichtsmann auf Vnßers Herren Frohn Leichnambstag, ſonderlichen auch den Herrn Schöffen, ſie ſeyen im gericht oder nicht, alle Jahr geben vnd von der Stuben heim ſchikhen. Ein gebrattene Gannß inn einem zinnin Känlein, ſechs deller (Teller), dem Zunfftmeiſter zwo, dem Schreiber

*) Straßb. Stadt-Archiv.

und Büttel wie einem Gerichtsmann, Vndt alle Jahr auff Sankt Martinstag einer jeden Gerichtsperſohn, dem Schreiber und Büttel zween Kappen*) Vnd zwo Maß geſewrten (feurigen) Weins, und dem Zunfftmeiſter noch ſo viel. Vndt iſt das darumb, daß ſie mit der Zunfft viel Arbeit haben, dicth (oft) gebeſſert werden, wann ſie vngehorſam nicht zur rechten Gerichtszeit kommen, und damit beſchwerd ſeindt."

Später hat dieſer Artikel nicht mehr Geltung gehabt, denn es ſteht darunter: «non legitur.»

Außer den obigen Perſonen wurden Seitens der Schiffleut-Zunft jährlich fünf „frome, erbare" Männer erwählt, welche den Namen: „Fertiger" führten und beim Befrachten der Schiffe zugegen ſein mußten. Dieſelben hatten darauf zu ſehen, daß das Schiff nebſt Zubehör in gutem Zuſtande ſich befand und das Beladen ordnungsmäßig geſchah. Sie mußten einen Eid des Inhalts ſchwören, daß ſie Niemand abfahren laſſen wollten, wenn Schiff und Geſchirr nicht gehörig beſichtigt wären. Mit der Abfertigung des Fahrzeuges überantworteten ſie gleichzeitig die Fracht in die Gewalt der Steuerleute und übernahmen damit zugleich eine Verantwortlichkeit gegenüber den Befrachtern. Ferner ſtellten ſie den Waſſerſtand in der Ill und dem Rheine feſt und beſtimmten die Zahl der zur Fahrt erforderlichen Schiffsknechte. Einer der Fertiger legte nach erfolgter Befrachtung des Schiffes ein Verzeichniß der eingeladenen Güter an, welches von dem Schiffmann im Kaufhauſe abzugeben war, woſelbſt die im Intereſſe der Stadt etwa zu erhebenden Gebühren entrichtet wurden. Im Jahre 1602 wurden mehrere Schiffer beſtraft, weil ſie die „Zettel" im Kaufhauſe nicht ſelbſt abgeliefert hatten. Nach den ſpäter erlaſſenen Statuten ward verlangt, daß mindeſtens drei und darauf, daß alle fünf beim Befrachten des Schiffes anweſenden Fertiger den Zettel zu unterſchreiben hätten.

---

*) Kapaune.

Die oben erwähnten Rüger oder Geschworenen hatten, gleichwie in allen Straßburger Zünften, die Aufgabe, für die Befolgung der Statuten zu sorgen und alle Zuwiderhandlungen dem Zunft-Gerichte anzuzeigen. Außer denselben gab es — wie oben bereits angedeutet — noch geheime Rüger. Die vorhandenen Auszüge aus dem „Rügebuch" bekunden, daß jede Ueberschreitung der gegebenen Vorschriften Seitens der Schiffleute vom Zunftgericht streng geahndet wurde. Jeder, der in die Anker-Zunft eintrat, war verpflichtet, 2 Pfund 7 Schillinge und 4 Pfennige oder etwa M. 7,50 Aufnahme-Gebühr zu entrichten; dieser Betrag dürfte etwa das Zwanzigfache nach dem heutigen Geldwerthe ausmachen. Bei den anderen Zünften war die Aufnahme-Gebühr geringer. Der Aufzunehmende mußte versprechen, der Zunft „getreu und hold" zu sein. Es deutet auf die damaligen unsicheren Zustände hin, wenn in den älteren Statuten von den Schiffleuten verlangt wurde, daß sie bewaffnet waren. Zur vollständigen Bewaffnung gehörte: ein eiserner Hut, ein Halskragen, ein Panzer, ein Blech, ein Schurz, ein Paar Handschuhe, Stöße, Beinschienen, ein Spieß oder eine Streitaxt und ein Schwert. Der Zunftmeister und das Zunftgericht hielten jährlich zweimal Waffenschau ab, und jeder Genosse der Anker-Zunft, der nicht bewaffnet war, mußte Strafe zahlen. In den übrigen Zünften besaßen nur die waffenfähigen Männer eine Rüstung, bestehend aus Harnisch und Schwert.**) Ein Theil der Schiffs-

---

*) Bezirks-Archiv in Straßburg.

**) Darauf deutet ein Gedicht hin, das L. Schneegans in seinem sehr seltenen Buche: Straßburgische Geschichten, Sagen ꝛc. mitgetheilt hat.

„Eine Musterung der Bürgerschaft von Straßburg im Jahre 1543.

Als man zalt fünffzehen hundert Jar,
Vnd vierzig drey, sag ich fürwahr,
Der Montag nach Cantate was,
Warden gemustert die Burger das

knechte ſcheint früher auch bei feierlichen Gelegenheiten, als Hochzeiten, Tänzen ꝛc. gern Waffen getragen zu haben; dies wurde denſelben aber durch ein Mandat des Magiſtrats im Jahre 1657 bei einer Strafe von 30 Schilling verboten. Später dürfte dies nicht mehr vorgekommen ſein, zumal ſchon die Zunft darauf hielt, daß die Kleidung der Knechte ihrem Stande entſprach.

Jeder Zunft lag nebenbei die Bewachung eines beſtimmten Stadtthores ob; außerdem mußte jeder Zunftgenoſſe im Falle einer Feuersbrunſt oder eines Auflaufs ſich zu ſeinem Banner begeben. Die Genoſſen der Anker-Zunft verſammelten ſich auf der neuen Brücke in der Nähe ihrer Zunftſtube und des Kauffhauſes. Am Quai derſelben, die jetzt Magdalenen-Brücke genannt wird, ſtehen noch heute folgende Worte:

„1592
„Dis Joch ſtet in Gottes Häd (Hand)
vd wird zv der neiwen Brvck genäd.“ (genannt)

Von dieſer Brücke zog man nach dem Münſter.

Mit Recht hat man geſagt, daß, weil die Zunftordnungen auf Gewohnheitsrecht beruhen, in ihrem Weſen etwas Bleibendes durch Herkommen, etwas Veränderliches durch Umbildung

---

Sie mit Jerer Rüſtung zogen aus
Vff die teutſche Auw für das Weickhauß,
Zur Herſchauw durch der Hauptleut Bitt.
Acht Falkunen fürtten Sie auch mit;
Auch ſieben Fänlin hatten ſie gutt,
Trugens doher mit friſchem Mutt.
Vornen im Hauffen ſind zwey gepflogenn
In der Mitten ſind drey gezogenn,
Mit Trummen vnd Pfeiffen Jerem Veldtgeſchrey.
Nun hör, wie vill Jeren inn der Zal
Vs gelegt ſindt worden überall:
Schiffleut viertzig vnd fünf Mann
Metziger viertzig wol angethann,

. . . . . .

Die Summa mit einander iſt inn der Zal
Sechszehn hundert fünff zehen überall.“

enthalten sei. Dies gilt auch von den Statuten der Anker-Zunft in Straßburg, in denen das bleibende Element stark vertreten ist. Man vergleiche beispielsweise die Bestimmung im Artikel 1 der Statuten vom Jahre 1350, die etwa so lautet:

Jemand, der nicht zur Zunft gehört, sei er Bürger oder Landmann, darf um Lohn weder Wein noch sonst eine Ladung den Rhein oder irgend ein anderes Waldwasser hinab oder hinauf führen ꝛc. mit derjenigen im ersten Artikel der Statuten von 1446; die Fassung desselben ist sogar ziemlich wörtlich in den Artikel 74 der neuesten Statuten vom Jahre 1752 übergegangen, so daß diese Bestimmung länger als 400 Jahre in Kraft gewesen ist. Nur die für die Uebertreter derselben vorgesehene Strafe ist, in Uebereinstimmung mit dem Sinken des Geldwerthes, später erhöht worden.

Die Interessen der Kauf- und Handelsleute waren nicht außer Acht gelassen: die letzteren durften ihre Waaren auf eigenen Schiffen befördern, mußten selbige aber von Genossen der Anker-Zunft führen lassen.

Zwei Schiffer, welche sich behufs Erledigung ihrer Geschäfte vereinigt hatten, durften nicht mehr als zwei Schiffe befrachten; Zuwiderhandelnde mußten Strafe entrichten. Jedem Schiffer war verboten, sich anderer Steuerleute, als der zur Zunft gehörigen zu bedienen, es mußte denn sein, daß solche nicht zur Stelle waren. Ein fremder Schiffer, der mit einer Last in Straßburg eintraf, konnte dieselbe durch eine andere ersetzen, wenn er sie binnen drei Tagen nach erfolgter Löschung fand, im anderen Falle mußte er leer zurückkehren. Wenn jedoch sein Bestimmungsort stromaufwärts von Straßburg war, so verlor er das Recht der Rückkehr; für die Ill-Schiffer — Hoffer oder Hesser genannt — galt diese Bestimmung nicht. Die Schiffer in Basel und Breisach (Alt-) am Rhein und diejenigen von Colmar und Schlettstadt an der Ill*), welche

*) Für die Bewohner des Elsaß war die Ill von großer Bedeutung, da ein beträchtlicher Theil der Bevölkerung

mit Laſten eintrafen, deren Beſtimmungsort ſtromabwärts von Straßburg ſich befand, mußten dieſelben den Schiffern im letzteren Orte überlaſſen. Dieſes Recht der Straßburger Schiffleute wurde, wie weiter unten gezeigt wird, ſpäter von den Schiffern in Baſel beſtritten, die gleichen Antheil an der Schifffahrt wie diejenigen in Straßburg verlangten.

Die am Rhein anſäſſigen Fürſten, welche ihre Weine, ihr Korn oder andere Güter zu eigenem Gebrauche befördern ließen, waren den Beſtimmungen der Statuten nicht unterworfen; ihre Schiffer mußten mit beſonderen „Patenten" verſehen ſein.

Die Schifffahrt in Straßburg begann in früherer Zeit in jedem Jahr zu Martini und endete gewöhnlich am Michaelis-Tage, ſpäter fuhr man das ganze Jahr hindurch. Gleichwie die anderen Zünfte und einzelnen Gewerbe hatten die Schiffleute in den früheſten Zeiten ihre beſonderen Schutz-Patrone, nämlich: St. Clemens, St. Chriſtophorus und St. Nicolaus. Die Stiftskirche zu St. Stephan, in der Nähe der Krautenau, war ehedem die Pfarrkirche der Schiffleute. *)

Zum rechten Verſtändniſſe der Statuten und der ſonſt er-

---

ſich vom Rheine wegen ſeiner häufigen Ueberſchwemmungen zurückgezogen und an deſſen Nebenfluß angeſiedelt hatte. An der Ill, welche zum Betriebe von Mühlen und Fabrikanlagen viel geeigneter als der Rhein iſt, liegen die Städte: Mülhauſen, Colmar, Schlettſtadt und ferner Straßburg ſelbſt. Mit dieſem Fluſſe ſtand in früherer Zeit in Verbindung ein 10 Stunden langer Kanal, der ſich von Fegersheim bis nach Zellweiler bei Barr erſtreckte und „Schiffsgraben" genannt wurde. Die nicht mehr vorhandenen Annalen von Sebaſtian Brant ſollen eine Polizei-Ordnung aus dem Anfange des fünfzehnten Jahrhunderts enthalten haben, in der ſich auch ein Tarif für verſchiedene Waaren, insbeſondere aber für Wein befand. Bottin, annuaire politique et économique du départ. du Bas-Rhin. Strasbourg. VIII année.

*) Röhrich, Geſch. der Reform. im Elſaß. Theil II. S. 17.

gangenen Bestimmungen in Betreff des Betriebes der Schifffahrt in Straßburg ist es erforderlich, einen Blick auf die Lage der Stadt und deren Einrichtungen, soweit sie die Schiffleut-Zunft betreffen, zu werfen. Die Ill, welche — nachdem sie sich mit der Breusch vereinigt hat — bei den sogenannten „bedeckten Brücken" in die Stadt eintritt, verläßt dieselbe beim Fischerthor und mündet etwa 12 Kilometer nördlich davon bei Wanzenau in den Rhein. Dort befand sich der Vorhafen der Stadt, von dem die Schiffe ausliefen, in dem sie beim Eintreffen anlegten und woselbst das Umladen von Gütern stattfand. Denn früher, als der direkte Kanal von der Ill — bei Ruprechtsau, woselbst der Wasserzoll sich befand — nach dem Rheine noch nicht vorhanden war, geschah die Beladung nicht immer auf ein Schiff, vielmehr wurde das größere Schiff (Lastschiff) bei seiner Abfahrt vom Kaufhause entweder von einem kleinen Schiffe (Lichter oder Leichtschiff) oder auch mehreren solcher kleineren Fahrzeugen begleitet. Der Rhein entsendet bei Straßburg einen Arm, welcher in der Nähe der jetzigen Citadelle bei der Stadt vorbeigeht. An demselben befand sich in früherer Zeit der Rheinkrahn und später auch das Zollgebäude. Von diesem Arme oder dem „alten Rhein" führte ein Seitenarm, der Rheingiessen, welcher nach seiner Kanalisirung auch der Schifffahrts-Kanal genannt wurde, wie bereits oben angedeutet, am sogenannten Katzensteg in das Innere der Stadt zur Ill; derselbe ist jetzt, da er nicht mehr gebraucht wird, zum Theil übermauert und heißt „Züricher Straße" zur Erinnerung an die Fahrt der Züricher, welche 1576 bei Gelegenheit eines Bundesschießens als Beweis ihrer warmen Freundschaft für die Bewohner Straßburgs und der Möglichkeit sofortiger Hilfe im Falle der Noth, heißen Brei auf einem kleinen Schiffe dahin brachten.*)

---

*) Bekanntlich von Fischart in seinem epischen Gedicht: „Das glückhafft Schiff" besungen.

Urſprünglich ſcheint man den ſich ſchlängelnden Thalweg des Rheines Behufs beſſeren Auffindens durch die Schiffer mittelſt einer Anzahl eingeſchlagener Pfähle bezeichnet zu haben, denn als im Jahre 1712 ein Theil der Kaufleute in Straßburg beim Magiſtrat unter Anderem darüber Beſchwerde führte, daß der Rhein durch die Schiffleute „ungeachtet der Kriegstroublen hätte beſſer können gebauet werden", beantwortete die Anker-Zunft dieſen Punkt der Beſchwerde dahin, daß weder „die Frantzöſiſche noch die teutſche Generalität zulaſſen wollen, daß wie ſonſten Pfähle im Rhein geſchlagen werden"*). Hingegen, äußerte die gedachte Zunft, werde der Rhein vor der Abfahrt eines jeden Schiffs bis nach Neuburg „viſitirt"**). Die alte Verpflichtung der Straßburger Schiffer, den Rhein jährlich zweimal auf ihrer Strecke — in ſpäterer Zeit vorzugsweiſe nur zwiſchen Straßburg und Neuburg — zu räumen und denſelben, wie es oben heißt, „zu bauen", alſo mit Pfählen oder Stangen zu verſehen, um, wie anderweit angegeben, den „verborgenen cursus" zu bezeichnen, lag den Erſteren noch im Jahre 1755 ob, wie aus einem Schreiben des Raths der XIII in Straßburg an den damaligen Markgrafen von Baden hervorgeht.***)

In ſpäterer Zeit ſcheint man theilweiſe wieder zum alten Verfahren zurückgekehrt zu ſein. Wenigſtens waren die vor Abfahrt eines jeden größeren Güter-Schiffes auf einem Kahn abgeſandten Steuerleute verpflichtet, an jeder gefährlichen Stelle des Rheins, insbeſondere da, wo ein verſchlämmter Baum in der Fahrſtraße lag, einen Stab einzuſchlagen. Nach der zu Wagen ausgeführten Rückkehr der Steuerleute hatten dieſelben einem der Fertiger genau anzugeben, in welchem Banne ſie

*) Daſſelbe Verfahren wendet man im Friſchen Haff z. B. bei Elbing noch heute zur Kennzeichnung der Schifffahrtsſtraße an.

**) Verh. des Raths der XV.

***) Verh. des Raths der XIII.

dergleichen Stäbe befestigt hatten. Erst dann gaben sie demselben die eidliche Erklärung ab, daß sie bereit wären, das Schiff „mit Gottes Hilfe“ zu führen.

Am nächsten oder zweitnächsten Tage nach solcher Untersuchung — gegen Ende des achtzehnten Jahrhunderts genügte auch eine Bescheinigung der Station Neuburg des Inhalts, daß der Rhein bis dahin „visitirt“ worden sei — und zwar sobald der Morgen graute, gab der Schiffer den Befehl, den Anker zu lichten. Es war stets ein feierlicher Moment, wenn das Schiff die Ill, am sogenannten Kälberkopfe verließ, um in den großen Strom einzulaufen. Dies soll niemals geschehen sein, ohne daß der eine Steuermann den lauten Ruf ausstieß: „In Gottes Namen*). Nach der Versicherung eines alten Schiffers wurde bei Antritt der Reise sowie unterwegs bei Wiederaufnahme derselben am frühen Morgen stets der Hut gezogen und gemeinsam ein Vaterunser gebetet.

Diese Gebräuche, welche aus alter Zeit stammen sollen, bekunden offenbar, daß die Schifffahrt auf dem Ober-Rhein schon in früher Zeit schwierig und gefahrvoll war. Unter Anderem erhellt dies auch nach einem Sprichworte, welches der Schriftsteller Arpagaus, der in der Nähe dieses Stromes lebte und in allemannischer Sprache schrieb, in seiner Schrift: „Pera pastoralis“ mittheilt und auf den Rhein anzuwenden sein wird: „Keiner gebe sich für einen Schiffmann aus, dessen Steuerruder**) nit öfters zertrümmert worden, keiner gebe sich für einen Helden aus, dessen Haut noch ganz ist.“

Ein anderer Beweis dafür, daß die Befahrung des Ober-

---

*) Spindler archives de l'ancien corps des marchands de Strasbourg. Exposé des travaux de la chambre de commerce. 1858—60.

**) In Straßburg selbst „Lappen“ genannt. Steuerruder neuerer Form wurden daselbst verhältnißmäßig spät eingeführt, weil man dieselben nicht für praktisch hielt.

Rheins ſchon im vierzehnten Jahrhundert für gefahrvoll galt, iſt dahin zu erblicken, daß die Städte Baſel, Breiſach und Straßburg ſeit dieſer Zeit eine Art Lootſenrecht in Anſpruch nahmen, wonach ſie den vorbeipaſſirenden Schiffen Steuerleute gaben. Ganz beſonders nothwendig waren ſolche erfahrenen Schiffleute bei hohem und ferner auch bei niedrigem Waſſerſtande, dann aber zur Zeit der Nebel. Am leichteſten vollzog ſich die Schifffahrt wenn der Waſſerſtand ein mittlerer war.

Die Schiffleute in Straßburg machten beim Hineinfahren aus der Ill in den Rhein die Bemerkung, daß das, mit kalkhaltigen und anderen Beſtandtheilen geſchwängerte Waſſer des Neben-Fluſſes ſchwerer als dasjenige des Haupt-Fluſſes iſt, da die Schiffe in letzterem tiefer gehen. Sollten die Rheinſchiffe jemals in die Nordſee eingetreten ſein, ſo hätten die betreffenden Schiffer wahrnehmen können, daß das Seewaſſer wegen ſeiner ſalzigen Beſtandtheile ſchwerer iſt als das Waſſer des Rheins. Den an der Küſte lebenden Flußſchiffern iſt es wohl bekannt, daß ihre Fahrzeuge in den Flüſſen größeren Tiefgang haben als auf offener See.

Vor der Entdeckung des Seewegs nach Oſtindien war die Schifffahrt rheinaufwärts im Vergleich zu derjenigen rheinabwärts gering. Der Handelszug hatte damals die Richtung vom Süden nach dem Norden. Die von Italien eingetroffenen Waaren, insbeſondere Seide und Spezereien, wurden in Baſel und Straßburg in die Schiffe geladen, während als Rückfracht außer Tuch meiſt nur Salz und geſalzene Fiſche vorhanden waren. Für die italieniſchen Orte lieferte Straßburg außerdem Wolle und Tuchwaaren. Seit der obigen Entdeckung nahm der Handelszug mehr und mehr die entgegengeſetzte Richtung an, ſo daß die Transporte nach dem Süden viel beträchtlicher wurden als nach dem Norden.*)

*) Falke, Geſchichte des deutſchen Handels. Bd. I. S. 139.

Die Ueppigkeit des vom Rhein durchfloſſenen Thales habe ich bereits oben angedeutet; ganz beſonderen Ruf beſaß das Elſaß wegen ſeiner Fruchtbarkeit ſchon bei den älteren deutſchen Schriftſtellern. In dem im Jahre 1644 zu Frankfurt am Main erſchienenen Werke: „Topographia Alsatiae“ von Merian heißt es mit Bezug darauf: „Vnd iſt bald kein Provintz am Rheinſtrom, ſo mit dem Elſaß', ſoviel die Fruchtbarkeit anlangen thut, könnte verglichen werden: daher man es inſonderheit ein Speißkammer, Weinkeller, Kornſchewer vnd Ernehrer eines groſſen Theils Deutſchlands genannt“ hat, und dieſer Ruf, welchen das Land anderweit genoß, war ein wohlbegründeter. Straßburg war aus Anlaß ſeiner günſtigen Lage ſchon frühzeitig der Hauptmarkt und Stapelplatz für die elſäſſiſchen Erzeugniſſe geworden. Bereits im Jahre 1358 wurde das Kaufhaus daſelbſt an der Ill errichtet „und kam die gewohnheit auff, wurden auch die Kauffleut dazu gezwungen, daß ſie ihr Kauffmanſchaft (Güter) darein mußten führen, denn zuvor fuhre ein jeglicher mit ſeiner Wahr, inn welches Würtzhauß er wollte, da geſchahe offt großer ſchade und wurde viel geſtolen“ *). Bei dieſem, ſpäter erweiterten, umfangreichen, mit Krahnen und Waage-Einrichtungen verſehenen Gebäude, an dem ſich früher gleichzeitig auch der Hafen befand, waren beſondere Beamten: Amtsleute oder Verwalter, Controleure, Waagemeiſter ꝛc. angeſtellt und eine Anzahl Dienſtleute als: Packer, Spanner Laſtträger, Kärchelzieher ꝛc. beſchäftigt. Beſondere Ordnungen aus den Jahren 1401, 1628, 1674, 1685, 1691 ꝛc., welche 1737 erneuert wurden, regelten den Betrieb. Ein Auszug aus der zuletzt erwähnten Kaufhaus-Ordnung findet ſich im Anhange abgedruckt. Seit dem Jahre 1731 wurde ein beſonderer Beamter, der „Waſſer-Beſtätter“ daſelbſt beſchäftigt, welcher die Intereſſen der Stadt bei den zu Waſſer

*) Stephan, das Verkehrsleben im Mittelalter. Raumer's hiſt. Taſchenbuch für 1869. S. 399.

abzufertigenden Gütern wahrzunehmen hatte. Derſelbe „diente“ bei der Anker-Zunft und war meiſt ein erfahrener Schiffmann. Nach der für ihn erlaſſenen „revidirten Ordnung“ vom Jahre 1737*) ſollte er unter Anderem „denen Herrn Kauffleuthen von Zeit zu Zeit auffwarthen, und nach Ladung fragen, auch ſo viel möglich das Guth auff das Waſſer wenden“. Außer dem Waſſer-Beſtätter gab es noch einen zweiten für die zu Land zu befördernden Güter; eine ausführliche „Ordnung für letzteren datirt von 1679; ſpäter gab es einen Beſtätter für die nach Deutſchland und einen zweiten für die nach Frankreich beſtimmten Güter.

Die Stadt Straßburg, welche auf Grund der ihr gewährten „Freiheiten“ ein „Zoll und Ladſtatts-Privilegium“ oder ein Stapelrecht in Anſpruch nahm, ließ in dem, in der Nähe des Kaufhauſes befindlichen, vom Biſchofe daſelbſt mit ſeinen „Gefällen, Nutzungen, Rechten und Gerechtigkeiten“ angekauften Zollkeller im Intereſſe der Stadt folgende Gebühren erheben: Pfundzoll, Waage-, Laſt-, Haus- und Lager-, Zeichen-, Stempel- ꝛc. Geld, wie ferner Beträge für die Kaufhaus-Bedienſteten. Seit der Einverleibung Straßburgs durch die Krone Frankreichs wurden für Rechnung derſelben auch „Königl. Auflagen“ erhoben. Neben dem Kaufhauſe befand ſich ferner der „Weinkrahn“.

Schon der oben erwähnte Dichter Ermoldus Nigellus, der 824—826 in Straßburg als Verbannter lebte, bezeichnet in ſeiner, in lateiniſcher Sprache verfaßten Elegie den Elſäſſiſchen Wein als den Hauptgegenſtand der Straßburger Rheinſchifffahrt. Auch aus den älteſten Statuten der Schiffleute daſelbſt geht hervor, welche Bedeutung der Wein unter den Produkten des Landes von jeher einnahm. Damit ſtimmt die Schilderung des Geographen Sebaſtian Münſter aus der Mitte des 16. Jahrhunderts überein, der ſich ſo vernehmen läßt: „Nun wie

*) Dieſe Ordnung iſt im Anhange meiner oben bezeichneten Schrift abgedruckt.

fruchtbar das Elſaß ſey, magſt du darauß mercken, daz in dem engen begriff alle jar ein ſolich groß gut von wein und korn gefalt, daz nit allein daruon ſeine ynwoner (Einwohner), der trefflich vil ſeind, zu leben haben, ſunder man fürt darauß mit ſchiffen vnd wägen den köſtlichen wein in Schweitzerland, Schwabenland, Baierland, Niderland, ja Engelland." In ganz ähnlicher Weiſe drückt ſich über den Wein ein anderer Schriftſteller in dem folgenden Worte aus: „Vinum Alsaticum illud nobile jam per mundum longe lateque circumducitur."*)

Der guten Weine, welche insbeſondere im Ober-Elſaß wachſen, wurden auf der Ill bis Straßburg**) und von dort nach Geldern, Brabant und Holland ꝛc. befördert. Schon frühzeitig unterſchied man zwiſchen den elſäſſiſchen und den eigentlichen Rhein-Weinen; ſo heißt es in einer Vollzugs-Verordnung vom Jahre 1464 für die Zollbeamten am untern Rheine — Anhang zum Vertrage der rheiniſchen Kurfürſten über die Rheinſchifffahrt; „Item welch verechter (Befrachter) „es ſy in eychen oder dannen (tannen) ſchiffen wine (Wein) „furen wolte, der ſol legen Elſeſſer auff Elſeſſer, Rinſch „(Rhein) wine uff Rinſch wine, und keinen mit dem andern decken"***). Man wollte bemerkt haben, daß der Elſäſſer Wein, den die Holländer bis nach Dänemark, Schweden ꝛc. verſchifften, durch die Beförderung auf dem Waſſer nicht litte,

---

*) Felix Fabri, ein Mönch von Ulm, in ſeiner Histor. Suev. bei Schilter in Thes. Ant. Teut. T. II p. 25.

**) Nach der Notiz in einer handſchriftlichen Chronik von Bühler wurden aus Straßburg folgende Quantitäten Wein ausgeführt: 1574 1331 Fuder; 1576 1699 Fuder; 1577 2086 Fuder; 1578 2497 Fuder; 1579 3061 Fuder; 1580 1681 Fuder; 1581 4531 Fuder; 1582, 3417 Fuder. 1 Fuder = 25 Ohm. Gérard, coup-d'oeil sur l'industrie et le commerce de l'Alsace. Revue d'Alsace 1850.

***) Mone, Zeitſchr. f. d. Geſch. d. Ober-Rheins.

ſondern ſogar beſſer würde. „Die Schwefelbeſtandtheile, welche der Wein aus dem Boden zieht, ſollen viel dazu beitragen und ihm eine außerordentliche Kraft gewähren, welche auf einem langen Transport gemildert wird“ *). Aus einer Weinmarkts-Ordnung vom Jahre 1535 geht hervor, daß damals nicht nur die Oberländiſchen Weine aus der Umgegend von Colmar, Rappoltsweiler, Türkheim, Thann ꝛc., ſondern auch aus dem Breisgauiſchen vielfach nach Straßburg befördert wurden, es heißt nämlich in der Ordnung wörtlich: „Namlichen welche Oberlendiſche jhre eigen gewechs alher an Kran zů merckt (Markt) bringen, die ſollen ſie zwiſchen dem alten Kran vñ dem Kauffhauß, vff dē dreien ligerlingen (Lagerplätzen) den nächſten am waſſer feil haben. So ſollen die Brißgawer mit jrē eignen gewechſen vff dē jetzgemelten Platz, bey den Oberlendiſchen weinen vff dem vierdten ligerling herauß zů marckt ſton, vnd ob derſelbig ligerling zů zeitten zů klein ſein wurde, da ſoll der Kranmeiſter noch einen darneben machen“ u. ſ. w.

Den Schiffleuten wurde 1528 und 1615 verboten, den Wein, welchen ſie führten, zu „ſchwächen“, zu verfälſchen oder gar Waſſer an Stelle deſſelben in die Fäſſer zu füllen. Die Stände im Elſaß hielten es ſogar für erforderlich, durch eine Polizei-Ordnung vom Jahre 1552 den Schiffleuten und Fuhrwerks-Inhabern zu verbieten, den Wein „mit Kalkh oder dergleichen ſchädlichem Zuſatz“ zu bereiten und zu verfälſchen **).

---

*) La Grange, mémoire sur la province d'Alsace. Description du département du Bas-Rhin, pag. 540.

**) Auf dieſe Verfälſchung des Weins dürfte ſich wahrſcheinlich eine Stelle beziehen in dem ſatiriſchen Werke „Geſichte Philanders von Sittewaldt“ des Schriftſtellers Moſcheroſch, welcher längere Zeit in Straßburg lebte. Es heißt nämlich dort und zwar in dem Theil „A La Mode Kehrauß“ von den Schiffleuten: „Wir ſind Schiffleuth, ſprachen ſie, vnſerer Kunſt (denn ſolche Leüt, wie auch die Schneider vnd Weinſchencken vnder die

Seit dem Jahre 1421 wurde in Straßburg für den Wein eine besondere Gebühr das „Ohmgeld“ oder „Umgeld“ erhoben.

Ein altes Bild vom Jahre 1630, die Herbstzeit in Straßburg darstellend, zeigt uns die große Geschäftsthätigkeit in der Nähe des Kaufhauses, woselbst die Illschiffe und Fuhrwerke, den Wein „zur Stadt“ behufs Umladung in die Rheinschiffe brachten.

Außer Wein wurden von Straßburg vorzugs weise folgende Producte ausgeführt: Getreide*), Branntwein**), Essig***), Bau-Holz, Hanf, Zwiebeln, Anis, Fenchel, Safran sowie sonstige Handelsgewächse und Garten-Erzeugnisse, ferner Papier 2c. Das Holz wurde vielfach nach Holland geschafft und diente daselbst zur Herstellung von Häusern und Schiffen. Aus dem Verkauf desselben wurden ganz beträchtliche Summen erzielt. Die Zahl der Ausfuhr-Artikel vermehrte sich mit dem Fortschreiten der Cultur und der Zunahme gewerblicher Thätigkeit, ebenso wie diejenigen der Einfuhr-Artikel und Transit-Waaren. Welche Bedeutung die Schifffahrt Straßburgs im Laufe der Zeit erlangt hatte, geht auch daraus hervor, daß im Jahre

---

Künstler gezahlet werden, weil sie die Leüth so künstlich betriegen können) wir bringen alle Tag was den löblichen Rhein-Stätten vnd Inwohnern von nöthen in vnsern Schiffen in voller mänge: wir ernehren Sie, wir erhalten sie, wir versehen sie mit Frücht vnd Wein, auff vnd ab, mit Saltz vnd Schmaltz, mit Butter und Futter, mit Hew vnd Holtz, mit Käsen vnd Kohlen, mit Würtz vnd Kuchenspeiß: vnd wo wir nicht thäten, es würde bald in allen Stätten an Stockfischen mangel erscheinen“ 2c.

*) Aus Straßburg wurden ausgeführt: 1573 29,872, 1574 15,651, 1580 10,534, 1622 48,576 Viertel Getreide (1 Viertel = 1 Hectoliter 114 Zehntel Liter).

**) Straßburg lieferte den Rheinschiffern: 1550 4080, 1581 6740, 1582 3700 Ohm Branntwein.

***) Aus Straßburg wurden zu Wasser ausgeführt: 1580 3984, 1581 7848, 1582 6408 Ohm Essig. (Chronik von Bühler a. o. O).

1654 dahin in 57 „Reiſen" von Mainz und Frankfurt befördert wurden 26,252 Centner Waaren, ungerechnet die Tonnen mit Häringen, Stockfiſchen und anderen Faſtenſpeiſen. In den darauf folgenden Jahren — bis zum Kriege von 1672 — ſollen die Transporte noch umfangreicher geweſen ſein.

Erwähnenswerth iſt es, daß der Magiſtrat in Straßburg ſeit dem ſiebzehnten Jahrhundert die Fracht für die Güter-Transporte nach erfolgten Vereinbarungen der Kaufleut- und Schiffleut-Zünfte feſtſetzte; in den Jahren 1677, 1699, 1731, 1752 ꝛc. wurden beſondere Frachtbüchlein „zu Jedermanns Wiſſenſchaft" veröffentlicht; ein Auszug aus demjenigen von 1731 iſt im Anhange abgedruckt.

Sehr bemerkenswerth war in früherer Zeit — insbeſondere vom vierzehnten bis zum ſiebzehnten Jahrhundert — die Beförderung der Reiſenden und zahlreichen Wallfahrer, welche damals vorzugsweiſe gern die Waſſerſtraße benutzten. Die Letzteren begaben ſich meiſtens nach Köln, Trier, Aachen, den Wallfahrtsörtern im Elſaß u. ſ. w. Beſonders in Betracht kamen damals die Wallfahrer von Maria Einſiedeln in der Schweiz, die in Straßburg auch kurzweg „Einſiedler"*) genannt wurden. Die Pilger, für welche urſprünglich beſondere Fahrten, die „Bruderfahrten" eingerichtet wurden, waren für ihre Zwecke gewöhnlich von Zollabgaben befreit; um denſelben auch das Fahrgeld zu ermäßigen, war es hier und dort üblich, den betreffenden Fahrzeugen eine Anzahl Borde (Dielen) einzuladen, wofür ſie keinen Zoll, ſondern nur eine geringe Control-Gebühr bezahlten. Dies geht insbeſondere aus einem Verzeichniſſe des Zollamtes in Bacharach vom Jahre 1480 hervor.**)

---

*) Die Zahl der in Einſiedeln jährlich eintreffenden Wallfahrer ſoll durchſchnittlich 150,000 betragen haben, von denen die größere Hälfte aus dem Norden gekommen und bei der Rückkehr die Rheinſtraße hinabgefahren ſein wird.

**) Mone, Zeitſchr. f. d. Geſchichte des Ober-Rheins.

Im fünfzehnten Jahrhundert unterhielten die Städte: Straßburg, Worms, Mainz, Frankfurt am Main und Köln ihren Reiseverkehr hauptsächlich zu Wasser, der besonders zu Zeiten der Messen recht beträchtlich war; so ging beispielsweise zwischen Mainz und Frankfurt ein Marktschiff. Für die Fahrt zwischen beiden Orten wurden 1413 nur 12 Heller entrichtet. Noch gegen Ende des vorigen Jahrhunderts ließen die Reisenden sich mit diesem „hölzernen Hause" befördern, zumal der Fahrpreis billig war. Eine beredte Schilderung einer Fahrt mit solchem Schiffe, die wohl typisch für die Wasser-Fahrten in früherer Zeit ist, giebt Simrock:*)

„..... Für die langwierigste Wassergelegenheit galt die mit dem Marktschiff, doch möchten sie wir nicht geradezu die langweiligste nennen, wenigstens nicht zur Messezeit. Dem breiten Hauptschiffe wurden alsdann noch drei bis vier ungeheure Kähne oder Schalden angehängt, deren Boden das Gepäck der Reisenden und die Waaren, womit sie befrachtet sind, völlig überdecken. Auf diesem unebenen, von Kisten und Kasten, Fässern und Säcken, Ballen und Körben gebildeten Terrain rutschten und kletterten die zahlreichen christlichen Passagiere hin und her, während die würdigen Söhne des betrügerischen und wucherischen dritten Erzvaters den innern Raum des Hauptschiffs durch ihre Atmosphäre verpesteten. Nur der heftigste Platzregen konnte das unbeschnittene Volk vermögen, hier eine Zuflucht zu suchen. Auch war es draußen auf dem Gepäck in jeder Beziehung lustiger. Menschen aller Nationen, Geschlechter, Lebensalter und Stände wuselten wie in einem Ameisenhaufen durcheinander. Ehe man sichs versieht, werden Geschäfte gemacht, Wein und Bier ausgeschenkt, Obst und Kuchen verkauft, Ellenwaaren abgemessen, Orgeln gedreht, Possen gerissen und Liebeshändel angezettelt. Es ist ein großer, schwimmender Jahrmarkt, der sich in dem größeren

*) Das malerische und romantische Rheinland. S. 151.

Frankfurtiſchen zu verlieren eilt. Aber die Eile hat Weile, denn erbärmlich langſam treibt er dem Ziele zu, die Pferde, welche die ſchweren Schiffe dem Strome entgegen ziehen, ſchwitzen und keuchen, die antreibenden Halfen jo — o — o — ohen, und doch iſt kein Fortkommen. Ehe Höchſt erreicht iſt, wo Mittag gemacht wird, ſind alle Eſſenswaaren vergriffen und der Hunger geht wie ein Würgengel durch die Menge. Nach Tiſche ſtreckt der Schlaf Hunderte darnieder; zum Glück iſt dann Frankfurt nicht mehr fern."

Die Beförderung der Perſonen, welche gewöhnlich in beſonderen kleinen Fahrzeugen erfolgte, mochte urſprünglich für die Schiffleute in Straßburg einträglicher als diejenige der Güter geweſen ſein, da ſie aber von der Ankunft der erſteren in Straßburg abhing, ſo ließ ſich nicht ſtets mit Sicherheit darauf rechnen. Daher ſchreiben ſich wohl auch die beſonderen Gebräuche der Schiffer Straßburgs bezüglich der Art und Weiſe der Beförderung. Wenn Wallfahrer oder andere Reiſende eingetroffen waren, ſo begab ſich nämlich der Harrer oder einer der Fertiger zu denſelben, um mit ihnen wegen der Beförderung zu unterhandeln. Die abgeſandte Perſon ging darauf, am Schiffleutſtaden entlang, nach der Zunftſtube „zum Anker," woſelbſt die zuſammengerufenen Schiffleute durch Würfel entſcheiden ließen, wer von ihnen die Beförderung zu übernehmen hatte. Dies ſollte nicht in Gegenwart der Reiſenden geſchehen, „das es die Leut nicht ſehen wenn das geſchicht." Der Schiffer, oder aber ſein vorher angenommener Gemeiner (Gemeinſchafter) mußte die zu Befördernden „mit ſein ſelbs Leib" d. h. ſelbſt fahren und zwar innerhalb 3 Stunden, es wäre denn, daß die Zahl der Reiſenden zu gering war. Konnte der betreffende Schiffer die Beförderung innerhalb dieſer Friſt nicht übernehmen, ſo fiel ſie demjenigen zu, der nach ihm den höchſten Wurf gehabt hatte.*)

*) Auch bei den ſeit dem 17. Jahrhundert eingerichteten eiligen Güterfahrten entſchieden die Würfel, wem die

Wie oben angedeutet, wurde in Straßburg das Fahrgeld für Perſonen durch freie Vereinbarung feſtgeſetzt, während dasſelbe in Baſel durch eine Verordnung des Raths vom Jahre 1430 beſtimmt war. Danach waren folgende Sätze zu entrichten: für ein ganzes Geverte (Fahrzeug) 4 Gulden bis nach Straßburg und 2 Gulden bis nach Breiſach; für eine Perſon nach Straßburg 3 Schillinge, für ein Pferd allein 6 Plappert (23 Plappert = 1 Gulden), für eine Perſon und ein Pferd zugleich 9 Plappert. Von Herrſchaften, Pilgrimmen, Stadtboten (Deputirten von Städten), die ihre eigene „Schiffung" (Schiff) hatten, und mit Steuerleuten befördert wurden, ſollten für jeden Steuermann bis nach Straßburg nur 2 Gulden gefordert werden. Es war unter Anderem auch vorgeſchrieben, daß man die nach Frankfurt hinabfahrenden Kaufleute „freundlich halten" ſollte.*)

Im Anfange des fünfzehnten Jahrhunderts erließ der Magiſtrat in Straßburg ein Mandat bezüglich der Beförderung der Fürſten, Herren und Botſchafter der Städte, welches nach dem vorhandenen Entwurf wie folgt lautet:

„Wan nu fürbaß zollfry fürſten herrn oder ſtet botſchafft dene Rin (Rhein) zů Dall (Thal) oder vff dem lant zů roß oder zů füß jn diſſe ſtat kommē vnd dieſelben denn mit ſchiffen den Rin ab faren wöllen vnd ſtierlit (Steuerleute) begern, wie dan von allters har recht vnd gewonheit iſt Solich ſtierlit vnd auch der lonß (Lohn) jnne geben wirt oder gemacht wirt ſol furter geſchen jn die geſtalt die ſtierlit ſollen zu jeder zit zu jnne beſendē dry (drei) mann von den ſchifflittē die ſich verſtont (verſtehen) vmb farre auch vmb zimelichen (mäßigen)

---

Beförderung obliegen ſollte; die betreffende Reiſe hieß deshalb „Spiel-Reiſe." Da dieſe Fahrten indeſſen meiſtens wenig lukrativ waren, ſo ſuchten die Schiffer denſelben auszuweichen, daher überließ man dem Zufalle die Entſcheidung.

*) Ochs, Geſchichte von Baſel.

lon vnd welle (welche) dry alſo genommē werde die ſollen vff des mol nit ſtierlit ſin dañ vor vß ſoll ein yeder meiſter nüg (neu) oder alt einer ſin vnd die ander zwey ſollen ſie nemmē vß den fertigern die das jmme ſint oder jm nechſt vergangen jm abgange ſint vnd ob die meiſter oder die fertiger nit anheimß (zu Hauſe) weren ſo ſollen ſu nemmē einen allten meiſter vnd zwey man die deß nugen (neuen) oder alten gerichts ſint die dry mit den ſtierlitten ſollen ein yede wie obſtot (oben angegeben) ſtierlit geben ouch den lon machen wie ſü getrugen (ſich getrauen) oder deß zimlich vnd billich iſt noch gewonheit yeder zit vnd ordnung vnſers handwerck vnd welle alſo berufft wert zu ſtierlittē vnd vngehorſam wer auch welle ſtierman wie fil ir ſint nit lon machtē jn geſtalt wie obſtot das yeder ſol beſſern (hier fehlt die Angabe der Höhe der Strafe) vnd ſolle die beſerung halp der ſtat vnd das halp dem hantwerck werdē vnd ſolle die geſwornen Rüger vnd Harrer diſſen artickel rügē. wie die ander jm buch ſtont.*)

Die Beſtimmungen dieſes Mandats mögen den Schiffleuten im Allgemeinen zur Richtſchnur gedient haben, obſchon ſie in die Statuten derſelben nicht übergegangen ſind.

Der Schriftſteller M. Zeiller erwähnt in ſeinem, 1632 in Straßburg erſchienenen deutſchen Reiſebuche**), daß er zwei Jahre vorher nebſt zwei Herren von dieſem Orte nach Mainz mit einem Fahrzeuge des Schiffmanns „Vrban Bayern, Burgern zu Straßburg" abgefahren ſei und für dieſe Fahrt 21 Reichsthaler entrichtet habe. Hiernach iſt für jede Perſon ein Fahrgeld von 7 Reichsthalern zu rechnen, was offenbar kein geringer Satz iſt, zumal Zeiller noch erwähnt, daß ſie zum Gefährten einen Niederländer hatten, der außerdem einen Betrag entrichtet haben wird.

Aehnlich hohe Preiſe wurden auch im achtzehnten Jahrhundert noch gezahlt. Man entrichtete ſelbſt für die Fahrt auf

*) Straßburger Stadt-Archiv.
**) A. a. O.

dem unbequemen Marktſchiff von Mainz bis Cöln 3 Thaler, bis Coblenz halb ſo viel. Wer aber irgend mit einiger Bequemlichkeit die Reiſe machen wollte, war genöthigt, ſich ein eigenes Fahrzeug, eine ſogenannte Yacht, zu miethen, einen bedeckten Nachen mit Fenſtern. Dafür wurden von Mainz bis Coblenz 3—5 Carolin, d. h. 16—27 Thaler gefordert.*)

Sei es, daß die Schiffleute in Straßburg für die Beförderung der Perſonen gern hohe Fahrpreiſe nahmen, ſei es, daß man inzwiſchen eine andere Anſicht über den Nutzen der Feſtſetzung der letzteren von amtlicher Seite gewonnen hatte: im Jahre 1688 wurden bei einem, damals zwiſchen Straßburg und Hört bei Landau regelmäßig kurſirenden „Ordinari-Schiffe" die Fahrpreiſe für Perſonen vom Magiſtrat feſtgeſetzt; ſie betrugen nach Fort Louis ſowie nach Hügelsheim 3 ß 4 ₰ (1 Schilling = 6 Kreuzer) und nach Hört bei Landau — „allwo die Schiff anländen 8 ß." Das gedachte Fahrzeug, welches bei der Zunftſtube zum Anker anlegte, kurſirte wöchentlich zweimal. Vordem ſcheinen regelmäßige Verbindungen zu Waſſer auf dem Ober-Rhein von Straßburg aus nicht beſtanden zu haben.

Aus den, im ſtädtiſchen Archive in Straßburg vorhandenen ſchriftlichen Aufzeichnungen geht nicht hervor, wieviel Zeit man vor dem achtzehnten Jahrhundert zu einer Fahrt von Straßburg nach Mainz oder Frankfurt oder in umgekehrter Richtung gebrauchte. Dagegen erhellt aus einem Berichte des Ingenieurs Kügel vom Jahre 1753,**) daß man damals reiſte, „ſofern ſich kein widriger Umſtand ereignete": von Straßburg nach Lauterburg und zurück 4 Tage, von Straßburg nach Rheinzabern und zurück 5 Tage, von Straßburg nach Speyer und zurück 7 Tage. Wenn die Tage ſehr lang waren, konnte man zurücklegen die Strecke von Baſel nach Straßburg in einem

*) Biedermann, Deutſchlands politiſche, materielle und ſociale Zuſtände im achtzehnten Jahrh. Bd. I. S. 324.
**) Straßburger-Bezirks-Archiv.

Tage, diejenige von Straßburg nach Mainz in 3 und diejenige von Mainz nach Cöln in $2^1/_2$ Tagen. Man brauchte ferner zur Beförderung eines leeren Schiffes von Mainz nach Straßburg 10 und eines beladenen 18 Tage. Gewöhnlich dürften aber die Fahrten mehr Zeit beansprucht haben. Dies erhellt auch aus einem Aktenstücke vom Jahre 1786. Damals brauchten Lastschiffe zu einer „glücklichen und geschwinden Reise, von Mainz nach Straßburg, also den Rhein hinauf, 27 Tage, „zu einer mittelmäßigen Reise" 31 Tage und gar „zu einer geringen Reise, wenn nämlich das Wasser niedrig ist oder zur Winterszeit 36 Tage." Es ist dabei zu bemerken, daß die Schiffe zwischen Mainz und Speyer durch Pferde, von letzterem Orte ab nach Straßburg aber durch Schiffsknechte gezogen wurden, „weil die Gelegenheit deß Waßers das Ziehen durch Pferde nicht gestattet." Man brauchte deßhalb zu den Bergfahrten von Speyer ab verhältnißmäßig viel Schiffsknechte. Zur Fortbewegung oder vielmehr eher zum Hemmen und zum bessern Richten des Fahrzeuges in den vielen Windungen des Rhein's bei der Thalfahrt wendete man Ruder und Riemen (Zugruder) an, welche gemeinsam auch das „Rieggeschirr" genannt wurden. Das „Hauptkannenruder" diente zur Kennzeichnung der Tiefe des Stromes. Segel benutzte man in älterer Zeit nicht und auch in neuerer wurden sie nur zur Bergfahrt gebraucht.

Im Allgemeinen scheint man in älterer Zeit zur Thalfahrt der Lastschiffe von Straßburg nach Mainz 3—4 Tage gebraucht zu haben. Da die Fahrzeuge für Personen kleiner und leichter zu regieren waren, als die Güterschiffe, so wird man, sofern in der Nacht pausirt ward, die Reise von Straßburg nach Mainz meist in 2—3 Tagen, diejenige in umgekehrter Richtung in 6—8 Tagen zurückgelegt haben. Zu Schiff reiste man gewöhnlich nur rheinabwärts, während man in anderer Richtung, schon wegen der Langsamkeit der Beförderung es vorzog, die Reise auf dem Lande zu machen. Zur

Fahrt von Zürich nach Straßburg soll man etwa 3 Tage*) gebraucht haben; diese Beförderungszeit entspricht etwa der oben angenommenen. Als eine Anzahl Züricher Bürger diese Reise 1576 in 19 Stunden zurücklegten, pries man dieselbe als eine unerhört schnelle und in der That kommt sie den Leistungen der modernen Verkehrsmittel nahe. Ein in vielen Auflagen erschienenes Reisehandbuch**) aus dem vorigen Jahrhundert erwähnt, daß wenn damals Personen aus Deutschland 2c. die Schweiz besuchten, die Rückreise von Basel bis Straßburg gewöhnlich zu Wasser, auf dem Rheine, in einem Tage zurückgelegt wurde. „In Straßburg nahm man häufig andere Schiffe und fuhr bis nach dem damaligen Hanau-Lichtenbergischen Flecken im Unter-Elsaß Offendorf oder nach Drusenheim." Damals wird man sich in solchen Fällen vielleicht auch der Segel bedient haben.

Am Ober-Rhein, insbesondere aber zwischen Straßburg und Germersheim, sind im Vergleich mit den übrigen Stromstrecken die Ufer sehr unwirthlich. Die Städte und Dörfer liegen zumeist halbe oder ganze Stunden landeinwärts. Die Bewohner dieser Orte stehen daher zu Wasser wenig im Verkehr, und man begegnet daher bei einer Fahrt höchstens vereinzelten Fischerkähnen. Während der, in früherer Zeit so beträchtlich langen Beförderungszeit konnte deshalb die Langeweile bei den Reisenden nicht ausbleiben. Schon in der Mitte des sechzehnten Jahrhunderts suchte man sich deswegen die Beschwerden des Reisens durch Lectüre zu erleichtern. Darauf deutet der Titel des „Rollwagenbüchleins von Jörg Wickram aus Burgkhaim bei Barr im Elsaß hin, denn es heißt dort ... „so man in schiffen vnd auff den rollwagen ... zu langweiligen zeiten erzellen mag, die schweren Melancolischen gemüter damit zu ermün-

*) Zu Land 4 Tage.

**) Die vornehmsten europäischen Reisen, zunächst vom Legationssekretair Lehmann herausgegeben, später bearbeitet von Krebel. 14. Auflage. Hamburg, 1783.

deren. Allen Kauffleüten, ſo die Meſſen hin vnd wider brauchen zu einer kurtzweil an tag bracht“ ..... Der Inhalt des bezeichneten Buches läßt darauf ſchließen, daß die Unterhaltung der auf den Schiffen reiſenden Perſonen gerade keine rückſichtsvolle geweſen ſein muß, was auch vom Verfaſſer deſſelben beſtätigt wird, wenn er anführt, daß es „von alter har (aus alter Zeit her) ein Sprichwort gab, „wenn man etwan ſchampern (ſchamloſe) vnd ſchandtliche wort geredt,“ man darauf geantwortet habe: „Stilla mutz (ſtill Katze) *diß gehört* auff den Rollwagen oder *in's Schiff!*“

Damit die Schiffleute in Straßburg mit den Stromververhältniſſen des Rheins gehörig vertraut blieben, mußten ſie jährlich mindeſtens zweimal als Steuerleute, Vorſtender (am Vordertheile des Schiffes beſchäftigt) oder Lappenleute (am Lappen oder Steuerruder) zur Probe fahren oder wie es heißt. „*fahren verſuchen.*“ An beſtimmt feſtgeſetzten Tagen ſollte der Zunftmeiſter den Harrer nach der Zunftſtube ſenden, um die Betreffenden an dieſe ihre Pflicht zu erinnern.

Dieſe Beſtimmungen in Betreff der *Ausbildung der künftigen Schiffleute*, welche in den Statuten aus dem achtzehnten Jahrhundert viel eingehender gefaßt wurden, durch deren Aufrechthaltung eine Pflanzſchule tüchtiger, mit den Gefahren der Rhein-Schifffahrt gehörig vertrauter Männer gewonnen wurde, ſowie diejenigen bezüglich der *Abfertigung* der zu beladenden Schiffe, welche letztere ausgeſprochener maßen vornehmlich um deshalb geſchah, damit das Intereſſe der Einheimiſchen und Fremden, die Güter auf dem Schiffe befördern ließen, in ihrer Abweſenheit deſto beſſer gewahrt würde, werden es vorzugsweiſe geweſen ſein, welche den Schifffahrts-Einrichtungen Straßburgs ſchon frühzeitig Ruf verſchafften. In den neueren Statuten heißt es geradezu, daß an dem Fertigen der Schiffe ſehr viel gelegen ſei, ja *die Wohlfahrt der ganzen Schifffahrt darauf beruhe*.

Die Statuten ſind zugleich auch ein Zeugniß der fürſorglichen Geſinnung, welche man an maßgebender Stelle für die

Angehörigen der Schiffleut-Zunft bekundete. So heißt es etwa unter Anderem im 23. Artikel: „Und Diejenigen, welche auf einem Fluſſe zuſammen fahren, die ſollen auch in guter Freundſchaft mit einander leben, es ſei auf dem Rheine, in den Herbergen oder auf den Straßen und ſofern ſich der Eine mit dem Andern nicht verſtändigen kann, ſo ſoll er es dem Zunftmeiſter vortragen, der Dasjenige thun wird, was nach den jeweiligen Umſtänden erforderlich ſcheint.“ Es ſteht feſt, daß auf den Straßburger Schiffen eine treffliche Ordnung herrſchte; die erlaſſenen Vorſchriften dürften das ihrige dazu beigetragen haben.

Aehnliche Geſinnungen, welche Humanität bekunden, findet man in einigen Mandaten des Magiſtrats in Straßburg; ſo heißt es unter Anderem in einer Verordnung vom Jahre 1666, daß diejenigen Perſonen, welche Schiffbruch, Rahm (Raub), Diebſtahl, Gefangenſchaft, Brand „und andere verderbliche Unfäll“ erlitten hatten und in Folge deſſen Zahlungen nicht leiſten konnten, nicht zur Kategorie der „Falliten“ gehören ſollten, „Sintemahl mit denſelben als miserablen Perſonen, mehr Chriſtliche Commiſſeration und Erbärmnuß zu tragen, dann ihnen ihr erlittenes Unglück, Leyd und Unvermögen, noch ſchwehrer und gröſſer zu machen.“ Als Bedingung dabei galt, daß das geſchehene Unglück ꝛc. „in facto richtig, kundbar, oder zu rechtlichem Beſtand erweißlich“ war.

Auf geäußerten Wunſch der Anker-Zunft wurden 1618 einige, nicht mehr zeitgemäße Artikel ihrer Statuten vom Rath der XV abgeändert; welche derſelben einer ſolchen Aenderung unterlegen, geht aus den Vermerken unter denſelben hervor.

In den Statuten vom Jahre 1446 findet ſich auch eine Ordnung für die Schiffs-Zimmerleute oder Schiffbauer, die jedoch auffälliger Weiſe über die Anfertigung der Schiffe, deren Größe, Ladungsfähigkeit ꝛc. nichts enthält. Dagegen ſind ſeiner Zeit Beſtimmungen darüber ergangen und zwar vom Rath der XXI in Straßburg: im Jahre 1619 wurde angeordnet, daß die Schiffe 120 Schuh lang, 11 Schuh

breit und $5\frac{1}{2}$ Schuh hoch ſein und im Jahre 1645, daß die Schiffe nicht mehr als 800 Centner laden ſollten. Im Laufe des Jahres 1667 reichten die Schiffleute Daniel Jung und Daniel Rueß beim Magiſtrat in Straßburg eine „Supplic" ein, „weil ſie im Werk begriffen, newe Schiff Rheinberger genandt, die Wahren darin nach Frankfurth zu führen, verfertigen laſſen wollen, daß ſie ſolche, dieweil die alte Manier ziemlich bäuchigt und ſchwehr im Waſſer zu führen, wie Ordtnung 3 Schue länger möchten machen laſſen vnd ſolches vmb ſo viel eher, weil ſie ahn der Ladung im Gewicht nichts zu wenden (ändern) begehren." Es wurde darauf Folgendes erkannt: „Willfahrt vnd dem Oberherrn und Rath davon zu ſagen, ob künfftig den Schiffen die Breyte auch vmb 1 Schue wollte zugegeben werden, geſchehender Vrſachen, das bei einem Nothfall man deſto beſer zu den Wahren kommen könne." Dieſe Art Schiffe, aus Eichenholz gefertigt, wurden ſpäter in Straßburg allgemein eingeführt. Seitdem die Straßburger Fahrzeuge aus Eichenholz hergeſtellt wurden, wird man von deren Verkauf in nördlicher gelegenen Gegenden Abſtand genommen haben. Dieſelben hatten die äußere Form der Amſterdamer Rheinſchiffe, einen flachen Boden, einen oder auch zwei Maſten, die heruntergelegt werden konnten und waren offen. Die Ladung wurde nur mit Segeltuch bedeckt.

Die auf der Ill benutzten „Illernachen" hatten etwa die Form der Elb- und Oderkähne mit langen Schnäbeln vorn und hinten. Sie waren 40 Fuß lang, 10 Fuß breit bei einem Tiefgang von 2,5 bis 4 Fuß; man belud ſie höchſtens mit 250 Centnern und führte ſie mittelſt Stangen. Da dieſe Fahrzeuge meiſt ſtark gebaut waren, ſo konnte man dieſelben, beſonders wenn man ihnen Steuerruder gab, auch auf dem Rhein benutzen.

Die Schiffs-Zimmerleute in Straßburg bauten auch öfters für Perſonen in anderen Orten Schiffe und verliehen ſolche. Im Jahre 1668, als der größte Theil des Elſaß bereits Frankreich unterthänig war, und franzöſiſche Truppen

in Breisach und Philippsburg standen, kam der Magistrat in Straßburg in einige Verlegenheit, als der französische Intendant Colbert von ihm zwei Schiffbauer Behufs Reparatur der französischen Schiffe in Breisach verlangte; er zog sich schließlich aber mit einem Witz aus der Affaire. Im Rath der XIII wurde nämlich darauf Folgendes erkannt: „Weilen man hier den Neutral Stand zu halten vermeint und denen Frantzosen gar leicht sein wird, den Abgang, wenn ihnen nicht gratificirt wirdt, zu ersetzen, alß solle diesen Leuthen, die ohne dem keine großen Künstler zu Verhütung Offension hinauff zu reißen (reisen) erlaubt werden." — Drei Jahre später wurde den Schiffbauern zwar verboten, „ohne Vorwissen und Consens" des Magistrats, Schiffe für Fremde anzufertigen, französischer Seits wußte man jedoch sich in den Besitz von Straßburger Schiffen zu setzen. Dies war die Veranlassung eines Handschreibens des Kaisers Leopold vom 31. März 1674, in welchem dem Magistrat in Straßburg vorgeworfen ist, den Franzosen Schiffe und die dazu erforderlichen Utensilien geliefert, somit die Neutralität bei den damaligen kriegerischen Unternehmungen nicht gewahrt zu haben. In einem längeren Antwortschreiben des Magistrats in Straßburg ist der erhobene Vorwurf zurückgewiesen. Es heißt darin, daß man Alles gethan hätte, um die Neutralität aufrecht zu erhalten; man sollte aber die Schwäche der Mittel und die Lage, in welche Straßburg durch die Stipulationen des Westphälischen Friedens gebracht wäre, wohl erwägen.*)

Von neuen Schiffen wurde in Straßburg eine Abgabe, Pfundzoll genannt, im Interesse der Stadt erhoben; sie betrug 2 bis 4 Pfenninge von jedem Gulden des erzielten Kaufpreises. Die Erhebung erfolgte entweder durch den Zoller (Zollbeamten) am Wasserzoll bei Ruprechtsau oder durch denjenigen an den gedeckten Brücken. Diese Beamten hatten zugleich die Verpflich-

*) Kentzinger, documens historiques relatifs à l'histoire de France. Tome II. pag. 174.

tung, nach erfolgter Bezahlung der Gebühren, ein Zeichen in das Schiff einzubrennen. Die Schiffs-Zimmerleute waren verpflichtet, die neu erbauten Fahrzeuge erſt zu verzollen und zeichnen zu laſſen, bevor der Verkauf oder die Verlehnung derſelben ſtattfand. Vor der Benutzung wurden ſie von beſonderen „Schiffſchauern" beſichtigt oder „geſchaut."

Außer den Schiffleuten beſaßen die Fiſcher, welche man gewiſſermaßen als eine „zweite Klaſſe von Schiffleuten" anſehen kann, kleine Schiffe auf der Ill und dem Rheine. Schon um das Jahr 1200 ſollten nicht weniger als 1500 Fiſcher in der Nähe der Ill gewohnt haben*). Nach der Ill-Ordnung vom Jahre 1538, gegeben für die zum Territorium der Stadt Straßburg gehörigen Fiſcher, war es Keinem, der nicht bei E. E. Zunft derſelben leibzünftig war, erlaubt, ein Schiff auf der Ill zu haben. Uebertreter dieſer Vorſchrift hatten 6 Gulden Strafe zu entrichten. Später geſtattete man zwar denjenigen Perſonen, welche in der Nähe der Ill Güter beſaßen, Fahrzeuge zu halten, letztere ſollten aber anderen Leuten nicht zur Verfügung geſtellt werden.

Am Ober-Rhein war früher neben der Anker-Zunft in Straßburg die Zunft der Schiffleute in Baſel von ziemlicher Bedeutung. Wie großartig die Schifffahrt dieſer Stadt, welche ehemals der Stapelplatz des Schweizeriſchen Welthandels war und mit der Straße über den St. Gotthard zuſammenhing, noch im ſiebzehnten Jahrhundert war, erhellt ſchon aus der Thatſache, daß allein die Bandwirker in Baſel im Jahre 1670 auf dem Rheine 359 Schiffe beſaßen, die lediglich im Dienſte dieſes Gewerbes ſtanden**). Aus einer Ordnung des Raths daſelbſt vom Jahre 1430 geht hervor, daß die dortigen Schiffleute, welche eine ſogenannte geſpaltene Zunft bildeten, gleichwie die-

*) Chronik der Dominikaner in Colmar.

**) Emminghaus, ſchweizeriſche Volkswirthſchaft. Bd. I. S. 265. (Es werden vermuthlich kleinere Fahrzeuge geweſen ſein.)

jenigen in Straßburg ein Anker in ihrem Banner führten; es gab deren damals 34 oder 36, welche in drei Klassen eingetheilt waren. In jeder dieser Klassen waren „könnende“ und „starke“ zu „unkönnenden“ und „kranken“ gesellt. Jede Klasse hatte abwechselnd eine Woche hindurch die Rangfahrt oder das „Geverte“ und „gemeine Schiffunge“. Das „Gewunnene“ und „Eroberte“ (Erworbene) jeder Klasse wurde unter alle Mitglieder derselben gleich vertheilt, dergestalt, daß der Eine ebenso viel erhielt als der Andere. Die Schiffleute wurden ermahnt, während der zwei Wochen des Stillstandes sich auf etwas Anderes zu legen: „Gedenke ein jeder etwas anderes zu tunde, damit er sich dann mag began, es sie vischen (fischen) oder buwen (bauen), oder anders dadurch er gedenket sich zu ernerende.“ — Ueber keine andere Erwerbs-Genossenschaft in Basel sollen indessen beim Rath daselbst so viele Klagen eingelaufen sein als über die dortigen Schiffleute. Die Schweizer und die am oberen Theile des Rheins angesessenen Deutschen (Oberländer) beschwerten sich über Ränke, deren jene sich bedienten, um ihre Schiffe unter dem Preise an sich zu kaufen, um die Oberländer zu zwingen, daß sie zur Fortsetzung ihrer Fahrt, eine größere Anzahl Schiffleute nehmen sollten, als es erforderlich war oder daß sie zwei Schiffe verdingen mußten, während nur eins nöthig gewesen*). Im Jahre 1438 war zwischen den Schifferschaften von Laufenburg und Basel über die Beförderung von Leuten und Gütern, der von den Zurzacher Märkten und den Flüssen Rhein, Aar, Limmat und Reuß kamen, sodann der Wallfahrer von Laufenburg nach Basel und Straßburg ꝛc. ein Vertrag geschlossen worden. Nach einer im Jahre 1449 in Laufenburg abgehaltenen „Richtung“, durch welche dieser Vertrag erweitert wurde, lag die Untersuchung des Rhein's zwischen Basel und Breisach, den Baslern, zwischen Breisach und Straßburg den Breisachern ob.

---

*) Ochs, a. a. O.

Die oben geſchilderte Organiſation der Basler Schiffleute, welche ſich im Allgemeinen bewährt hatte, war, dem Anſchein nach, die Veranlaſſung, daß die Straßburger etwas Aehnliches anſtrebten. Im Jahre 1650 vereinigten ſich die Letzteren dahin, fortan in einer beſtimmten Reihenfolge von Straßburg abzufahren oder wie ſie es bezeichneten, einen „Umgang“ zu bilden; ſie nannten ſich ſeitdem auch „Rangſchiffer“. Denjenigen Schiffern, welche nur kleine Fahrzeuge beſaßen, wurde die inzwiſchen weniger vortheilhaft gewordene Beförderung von Perſonen überlaſſen.

Mit dieſer Einrichtung waren die Kaufleute in Straßburg und beſonders in Mainz (dem damaligen gewöhnlichen Endpunkte der Fahrt) wenig zufrieden, weil ſie nun nicht mehr den ihnen genehmen Schiffer wählen konnten, ſondern ſich des gerade an der Reihe befindlichen bedienen mußten, wenn ſie auch anerkannten, daß die Waaren auf dieſe Weiſe ſchleuniger als vordem befördert wurden. Auf erhobene Beſchwerde beim Magiſtrat in Straßburg kam unter deſſen Mitwirkung im Jahre 1660 zwiſchen den Zünften der Kaufleute und Schiffleute ein Vergleich zu Stande, durch welchen die obige Einrichtung im Weſentlichen gutgeheißen wurde. Die Schiffleute zerfielen nunmehr in zwei Klaſſen: in die alten Schiffleute und in die ſogenannten Handwerksgenoſſen. Die Angehörigen der erſten Klaſſe mußten im Beſitze eines größeren Schiffes nebſt Zubehör und des Schifffahrens ganz beſonders kundig ſein; ſie gehörten zum „Umgang“. Den Handwerksgenoſſen, welche meiſt nur kleine Fahrzeuge beſaßen und noch weniger mit den Stromverhältniſſen des Rheins vertraut waren, lag die Beförderung der Perſonen ob. Außerdem gab es in Straßburg noch Schirmverwandte, nämlich Schiffsknechte, die ſich bald auf dem Lande, bald im Orte ſelbſt aufzuhalten pflegten und ſich im letzteren „im Schirm“ befanden.

Mit dieſen Anordnungen wollte ſich ein Theil der Schiffsknechte in Straßburg nicht befreunden; ſie hoben in einer an den Magiſtrat daſelbſt gerichteten Beſchwerde hervor, daß, ob-

gleich sie, „Mitzünfftige sein und gleiches Rechtens genieſen solten, so wehre ihnen jedoch Güter zu führen nit allein gäntzlich genommen, sondern auch bey den Bruderfärten (Fahrten der Brüder oder Wallfahrer) im Rückweg Güter gegen Berg zu laden eben so wohl versagt, solches aber zu thun eher einem Frembten denn ihnen zugelaſſen", welches sie, da sie Weib und Kinder ehrlich zu ernähren hätten, hart trucket" (drücket); sie baten deshalb um obrigkeitliche Hilfe. Es wurde darauf entschieden, daß keinem der Zünftigen, welche wirklich „das Handwerk und den Verlag hätten", verwehret sei, mit eigenen großen Schiffen nach Ordnung des großen Umgangs zu fahren und dies auch für Diejenigen gelte, welche kleinere Güterschiffe beſäßen, die von ihnen zu benutzenden gröſseren Schiffe müßten ihnen jedoch „eigenthümlich gehören, artikelmäßig angefertigt und geſchauet" sein. Im Uebrigen werde den Betreffenden erlaubt sein, „so die Reyhe Güter zu führen, nicht an ihnen, Knechtsweis zu dienen". Gleichzeitig wurde noch bestimmt, daß in Betreff der „eilfertigen" Güter ein „absonderlicher Vmbgang observirt und gehalten werden" sollte*). Die „Wein-Reiſen" blieben „nach dem Herkommen jedesmal ein freyer Verding."**)

Schon früher (1654) hatten mehrere Schiffsknechte sich beim Magistrat beklagt, daß die Schirmverwandten, welche Holz führen und verkauften, ihnen „großen Eingriff und Schaden" verursachten; sie baten deshalb, daß „zu Verhüttung fernern

*) Auch im Poſtweſen führte der Magistrat in Straßburg den sogenannten „Umgang" ein; er bestimmte 1671 nämlich, daß die damaligen 4 Posthalter ihre Pferde in bestimmter Reihenfolge zu den Poſtbeförderungen stellen sollten.

**) Ursprünglich war dies jedoch nicht der Fall. Nach einem Auszug aus den früheren Statuten erhielt der Schiffer für die Beförderung eines Fuders Wein: a) im Winter nach Köln 19, nach Frankfurt a. M. 10, nach Mainz 9, b) im Sommer nach Köln 18, nach Frankfurt a. M. 9, nach Mainz 8 Fl. Straßb. Bezirks-Archiv.

Vnheils ſie zum Burgerrecht oder auß dem Schirmb" gewieſen werden möchten. Von der Anker-Zunft wurde dieſe Beſchwerde jedoch dahin beantwortet, daß die Schirmverwandten — insbeſondere beim Ziehen der Schiffe — „dapffer" (tapfer, tüchtig) arbeiteten, ſich mit geringer Koſt, Waſſer und billigen Lohn begnügten, während die Beſchwerdeführer viel Koſt und Wein ſowie hohen Lohn beanſpruchten. Die Letzteren wurden deshalb mit ihrer Klage abgewieſen.

Auch zwiſchen den Kaufleuten und Schiffleuten in Straßburg waren in den Jahren 1668 und 69 in Betreff der Bergfahrten von Mainz bezw. Frankfurt nach Straßburg verſchiedene Streitigkeiten entſtanden, die ſchließlich durch einen zwiſchen den betheiligten Zünften: Spiegel und Anker getroffenen Vergleich ihre Erledigung fanden; derſelbe lautet wie folgt:

„1. Daß die Schiffleüth drunden zu Frankfort vndt Meyntz niemahlen keinen Mangel ahne Schiffen erſcheinen laßen ſolten.

2. zu Sommerszeiten, daß iſt von Oſtern biß Michaelis, nicht länger alß 14 Tag vndt Winterszeit, daß iſt von von Michaelis biß Oſtern, 3 Wochen in der Ladung zu ligen hetten.

3. da in ſolcher Zeit, da einen oder den andern die Ordnung treffe, er gar kein Guth einzuladen bekäme, ſelbiger alß dann ſo lang biß die Ordnung wiederumb ahn ihn gelangt, drunden bleiben dörffte.

4. daß ſie alles Guth ohne Vnterſcheid einzuladen ſchuldig ſein, ohne daß wie biß dato geſchehen, ſie nuhr daßjenige ſo ihnen beliebt, auffnehmen vndt daß übrige ligen laßen ſollten.

5. hiengegen die Handelsleüth keinem Anderen alß Straßburger Schiffmann einiges Guth auffgeben.

6. keine Gunſt oder Ohngunſt vorſchlagen, ſondern Jedem, der in der Ordnung iſt, einladen.

7. alle advis (Avis) Brief Beſtell- vndt Verehrungen vndt ſonſten ohnerlaubte Vörthel verbotten, vndt denn

8. denen Handelsleüthen Verehrungen anzunehmen prohibiert werden solte."

Dieser Vergleich, zunächst auf ein Jahr getroffen, blieb darauf in Wirksamkeit.

Von nachhaltigem Einflusse auf die Verhältnisse der Angehörigen der Anker-Zunft war eine andere Streitigkeit zwischen den letzteren und den Kaufleuten. Von Mainz aus war nämlich zur Sprache gebracht worden, daß etliche Schiffleute in Straßburg Handel trieben und dadurch den Kaufleuten großen Schaden zufügten. Das Schluß-Referat über die damals in dieser Angelegenheit gepflogenen Verhandlungen gewährt einen tieferen Einblick in die Verhältnisse der Rheinschifffahrt Straßburgs und in die Beziehungen des Handels- und des Schifferstandes daselbst; gleichzeitig ist dasselbe von einigem dramatischen Interesse, ich lasse es deshalb nebst dem von der Kammer der Funfzehn ergangenen Erkenntnisse nachstehend wörtlich folgen:

„Obere Kauffhaus Herren, mit Zuzihung Herrn Stättmeister Bernholdts und Juncker XV Meisters von Kippenheim, nachdeme sie die Spiegler Zunfft (Zunft der Kaufleute) Sach auch überiger Kauff- vnd Handelsleüth alhie contra diejenige Schiffleüth so sich der Handlung anmaßen, allerdings hören ableßen, vnd theils selbsten zue Haus geleßen, laßen per Herr Regelein summariter, weil die Schrifften sehr weitläuffig, referiren:

Erstlich bestehet der Clägere Clag darin, Beclagte hetten ihr aigene Hantierung verlaßen, maßten sich hiengegen der Handlung ahn, wehren aber in den Schrancken ihrer Vorfahren nit verpliben, sondern so wohl in den Wahren, alß in der Weis und Maaß solche wider ahn Mann zu bringen, abgewichen, daß denen so von der Handlung herkommen, fast alles entzogen, verstimpelt (vernichtet) vnd verderbt. Sie führten zu Thal nit nur Landwahren vnd Gartengewächs, wie hiebeuor geschehen, sondern allerhand Wahren, zue Berg bringen sie gleichfals, was ihnen anständig, wider das Her-

komen ihrer Vorfahren, welche die Schiff ſo ſie zu Thal gebraucht, darunden verkaufft, vnd zu Fues herauffgangen, ſie hauſieren mit ihren Wahren den Rhein vff und ab, bereden die Leüth, ſie kauffen alles wohlfeyler ein, können dahero auch ringer (geringer) weggeben, erkundigen ſich bey einem vnd andern, was er von nöten, verſprechens vff Lieferung, weiſen ihnen gar die Außzüg vor, wie hoch die Wahr ſtehe, laßen ihnen allein die Fracht bezahlen, haben den Vortheil, wan ſie ſchon etlich Tag ſpäter zu Meintz abfahren, ſo können ſie jedoch vor den groſſen Schiffen ehender hie ſein mit ihren Wahren. So ihnen etwa ohnmöglich fält, ihre Wahren ſo baldt alß die Kauffleuth herein zu bringen, ſo eylen ſie ſelbſt hieher, gehen den Leüthen in die Häuſer, oder ſchreiben ihnen, dergleichen Wahren in wohlfeylerem Preis zu liffern, führen ſie auch, wie zuerweiſen, neben ihrem aigenen Gueth, bisweilen auch Frachtgüeter, ladens zu Thal zwiſchen hier und Maintz aus, zu Berg aber führen ſie ſolche bis nach Hügelsheim vnd Greffern (bei Raſtatt), ſtellen, wan ſie hier ankomen, ihre Schiff vor ihre Häuſer, was damit vorgehen kan, iſt zu ermeßen. Vnd wan daſſelbe länger alſo ſolte continuirt werden, würde ein vnvermeidentliche ruin der rechtſchaffenen Kauff- vnd Handelsleüth ohnfehlbar volgen müeſſen. So leidet das gemeine Weßen (die Stadt-Gemeinde) das ſeinige auch dabey, komen nicht mehr ſo viel frembte Leüth hieher, weil ihnen die Wahren gleichſamb hergegen getragen werden, wo pleibet da die Verzollung von den Wahren, ſo man aus den Schiffen in die Häuſer tregt, wie die Exempel vorhanden. Vnd wie ſich die Schiffhandelsleüth vff ihren Articul beruefſen, alſo halten ſich die Spiegler ahn die ihrige, Pitten ſolchem nach Clägere, weilen hieraus allerhand inconvenientien alß der Handelsleüth Ruin, groſſer Abgang bey der Stadt Einkunfften, vnd merklicher Eingriff bey der Spiegler Gerechtſame, zu erkennen, daß die Schiffhandelsleüth entweder bey ihrer Hantierung verpleiben, oder aus nichts alß ihre Vorfahren auch gethan, zu Thal fahren vnd verkauffen, aber keineswegs darmit hauſieren

ſollen, wolten ſie aber Wag vnd Gewicht gebrauchen, ſolten ſie ſich der Schifffarth gantz abthun, vnd bey den Spieglern leibzünfftig machen, auch ihre Wahren durch andere führen laßen.

Hergegen die Schiffhandelsleüth beziehen ſich vff einen uhralten Articul, vnd vff die bey Herrn Räth vnd XXI Ao. 1660 renovirte Ordtnung, „welcher der Schiffleuth Handtwerck hatt vnd ein Handelsman ſein, auch ſein aigen Gueth führen will, dem ſol man Steürleüth geben.“ Können ihnen nit einbilden, daß der Articul von geringen Landwahren vnd Gärtengewächſen, ſo Rueben vnd Kraut zu uerſtehen ſeye, würde auch keiner ſein Handwerck vnd Fracht fahren, vmb ein ſo geringe Handlung verwechſlen, vnd bedarff man zu Abführung dergleichen Gartengewachs, nur ein Zeichen aus dem Vngelt (Gebäude, woſelbſt das ſogenannte Ungeld — Ohmgeld — erhoben wurde) habe mit dem Kauffhaus nichts zu thun, da doch Ao. 1654 den Schiffhandelsleüthen ſolche Wahren erlaubt worden, welche bei dem Kauffhaus mueſſen eingeladen werden*). In die Specereyhandlung Eingriff zue thun, wollen ſie nit geſtehen, ingleichem, daß ſie alle Orth ahm Rhein vnd Main mit ihren Wahren anfüllen, ſondern es thun ſolches die Factoren, ſo legen die Handelsleüth ihre Büecher eben ſowohl

---

*) Schon im Jahre 1650 hatten die Kaufleute darüber Beſchwerde geführt, daß die Schiffleute Handel trieben und insbeſondere bei den Bergfahrten Häringe, Stockfiſche und Waaren für eigene Rechnung beförderten. Vier Jahre ſpäter war folgendes Mandat ergangen:

„Vnſere Herren die Fünffzehen haben auß fürtringenden Vrſachen Erkandt, daß fürterhin bey hieſigem Kaufhauß keinem allhie verburgerten Schiffmann Einige erkauffte oder eygene Wahren ſollen eingeladen vnndt vortgelaßen werden, derſelbe habe denn zuvorderſt vor Wohlerwelten Vnſern Herren den XV vff daß genannte Frachtfahren vnd abführung der Kauffmannsgüter zu berg vnd thal Verzuckh gethann, vndt ſich deſſelben allerdings begeben“.

vor, alß ſie. Wan ſich aber die Handelsleüth ſelbſten beförderten, vnd durch die ſparſame Fracht nit hinderten, würden die Schiffhandelsleüth ihnen nit alſo vorkommen. Geſtehen neben ihrem aigenen Guet keine Frachtgüeter, weniger könne das Publicum Schaden von diſer Handlung empfinden, weil vnerweißlich, vnd ſo einer Betrueg gebrauchet, werde er geſtrafft. Daß vor dißem die Schiff darunden verkaufft worden, iſt die Vrſach daß ſie damahls leerer geweßen, es gönnet aber der Articul die Handlung den Rhein vff und ab, vnd das zu ewigen Tagen. Dahero ſie wegen der Gerechtigkeit zu handlen, bei den Spieglern leibzünfftig zu werden nit benötiget, ſondern die Enker (Anker) habe ein beſſer vnd vhraltes Recht. Weber dißes wehre bekant, das viel Burger alhie handlen, ſo nicht zum Spiegel dienen, vnd doch dauon weder von Vatters noch anderen Rechts halben, dauon eximirt ſeind. Erhohlen endtlichen ihren bey Herrn Räth vnd XXI confirmirten Articul, vnd pitten zu erkennen, daß ſie bey ihrer frayen Handlung jetzo und hienfüro vnangefochten ruhig gelaßen werden möchten, refusis.

Bey dieſer Gelegenheit, ſeind auch Ober-Rathherrn, Schöffen, E. E. Gericht interveniendo einkommen, haben Vorgehandeltes hiehero wiederhohlt vnd gebetten, E. E. Zunfft zum Encker bey ihrer freyen Kauffmannſchafft vnd Handlung, nach dem Inhalt alter vnd newer Articul zu ſchutzen vnd der Kaufleüth Begehren abzuſchlagen.

Die Handelsleüth repliciren, wan der Articul zu ewigen Tagen ſolle gehalten werden, müßte ſolches auß vnparteyiſchen vnd obrigkeitlichen Protocollis erwieſen werden. Sie Gegnere, hetten ja ſelbſten den Articul mit consens der Herren XV in etwas geendert, warvmb ſolte dan Mh. (Meine Herren) nit Macht haben, den Articul gar zu cassiren. Weil das Ordnungfahren (es iſt der „Umgang“ gemeint) auch wider den Articul eingeführt worden und Mh. ohnlimitirten Gewalt haben, zu ſetzen, zu ordtnen, zu enderen, abzuthun vnd einzuführen, was Einer gantzen Burgerſchafft vorträglich, vber

bißes, alß die Schiffleüth den Articul vnd die Ordtnung de Anno 1654 et 1660 außgewürckt, seyen sie einseütig inkommen. Müeßten sich von denen Wahren, welche Kauff- vnd Handelsleüth führen 2 Parteyen nehren, nemlich Kauff- vnd Schiffman, hingegen haben die Schiffhandelsleüth doppeltes Gewerb, ja beydes beysammen. Zudeme furchten die Kaufleüth nichts von burgerliche Gleichheit, vnd das die Schiffhandelsleüth ihre Güeter gleich ihnen verfrachten vnd die gemeine Zünfftige bey den Spieglern völlig, diejenige aber so bereits Schöffen, mit dem Gelt dahien dienen sollen. Wan sie also absolut wehren, ihres Gefallens zu handlen, würden sie den Eßig vnd Eisenhandel nit bey den Kieffer vnd Schmidten kauffen, was aber andern Zünfften billig, seye den Spieglern Recht.

Der Schiffhandelsleüth Duplic: Seye ahn dem vhralten tenor de Ao. 1350 nichts corrigirt, sondern bey Herrn Räth vnd XXI die alte Gerechtigkeit gelaßen worden. Die Schiffleüth seyen zu Anfang die rechten Handelsleüth geweßen*), der Articul in Ao. 1660 confirmirt worden, vnd

*) Diese Behauptung findet ihre Bestätigung in einer von dem Baumeister Specklin mitgetheilten Anecdote, die ich hier erwähnen will: Im Jahre 1278 kam König Rudolph von Habsburg nach Straßburg und kehrte bei einem ihm bekannten Kaufmann ein. Der König fragte den letzteren, wie es ihm in seinem Handel erginge, ob er auch Glück und Gewinn hätte? Der Kaufmann antwortete: „Nein! was ich auch anfange und vornehme, es geht Alles zurück und ich muß immer daran verlieren". Darauf sagte der König: „„Dieweil Dir das Glück zuwider ist, so will ich 500 Fl. in Dein Gewerb legen und Du sollst eben so viel dazuthun, damit wollen wir zusammen handeln, unter der Bedingung, daß was verloren wird, soll mir verloren sein. Doch Du mußt nur mir und nicht Dir folgen. Geh' deshalb hin und kauf hier oben im Lande alle Häringe auf und führ' dieselben nach Cöln. Dagegen kauf' dort allen Wein

derjenige ſo ſein aigen Gueth führt, kein Schiffer vnd Handwercker, ſondern ein anderes iſt ein Schiffmanſchafft haben, ein anderes ein Schiffer ſein. Könne vff jetzt angeſtelte Ordtnung ein gros Schiff ſo nur halb geladen, denen kleinen Gefärten zugleich volgen. Vnd ob ſie wohl die Fracht ahn ihrem aigenen Gueth verdienen, müeſſen ſie hingegen auch viel anwenden vnd bisweilen vor der Gemein Schaden leiden, ſeind von vnvordencklichen Jahren im possess. Halten auch daruor, die factoren treiben die Handlung mehr aus der Statt, alß ſie, indem jene frembten Schiffern einladen, werde endtlichen der Statt nicht geringer Schaden zugefüegt, wan Jhnen ihr vhralte vnd freyhe Handtlung entzogen vndt einer oder der ander aus Noth ihre Handtlung in die Nachbarſchafft transferiren müeßten.

---

auf und bring' denſelben herauf." Dieſer ſonderbare Vorſchlag, Häringe von dort zurück zu befördern, wohin ſie bezogen worden waren und Wein in einer Gegend einzukaufen, in welcher derſelbe nicht wächſt, um ihn nach dem rebenreichen Oberrhein zu führen, wollte dem Kaufmann durchaus nicht behagen; er mußte es aber diesmal erproben und dem König folgen. Als der Kaufmann in Cöln anlangte, war der Häringsfang mißrathen und er gewann an jeder Tonne wohl 2 Fl. Mit dem erzielten Erlöſe kaufte er Wein. Ehe er den letzteren hinaufbefördert hatte, waren dort alle Reben erfroren, ſo daß ein Maß Wein 8 Pf. galt. Dagegen war die Frucht, insbeſondere der Hafer, überaus wohlfeil, denn ein Viertel koſtete 8 Pf. Da gewann der Kaufmann noch ein größeres Stück Geld am Wein, ſo daß er mit einem Male reich wurde. Er machte ſich nun auf, reiſte zum König Rudolph, erzählte ihm, wie der Handel ſich angelaſſen hatte und wollte ihm die geliehene Summe nebſt dem Gewinn erſtatten. Rudolph ſchenkte dem Kaufmann aber Alles und ſprach: „„Alſo muß man dem Glück, wenn es ſich widerwärtig zeigt, vorlaufen und das Hinterſte zum Vorderſten angreifen, doch darf man dieſes nicht zu oft thun, weil es nicht überall gelingt.““

Nach dem Straßb. Bürgerfreund. 1776.

Hierauff wahren Stephan Freünd und Hans Kolb, ob ſie ſchon ſo groſſen Glauben nit haben, Alters halben befragt, ob vor diſem die Schifffkauff- oder Handelsleüth auch gen Berg gefahren, die antworteten mit nein, ſondern Herr Pleß der XV Martin vnd Andres Heinrich hetten Luhrdannen (Lauertannen*) gebraucht, Eyſen, Oehl, Hanff vnd Magſaamen, Käeß, Hirſch, Eßig vnd dergleichen Landwahren zu Thal gegeführt vnd die Schiff darunden verkaufft, Casper Meyer bey Handtrew gehört, gab obiger relation in allem Beyfall, weis nichts von der Bergfarth Herrn Pleßen vnd der Heinrich.

Auß welchen allen ſo viel erſcheinet, obwohl die Schiffhandelsleüth ihr größtes fundament vff ihren alten Articul, welcher Ao. 1660 allererſt wider confirmirt worden, bawen vnd viel dauon riemen (rühmen), daß doch Mh. wie in anderen, alſo auch bey diſer der Schiffleüth Concession, ihnen die Minderung vnd Vermehrung der Articul allweg vorbehalten, vornemlich aber ihnen die Handlung mit aigenen Schiffen länger zu geſtatten, gegenwertige Zeit vnd Läufften nit zugeben wolten. Eines theils laufft es gar ſtarck wider burgerliche Gleichheit, 2) können die rechten Handelsleüth, gegen diſen, weil ſie an den Zöllen mit der Wahr nit ſo ſcharf examinirt werden, wegen der Fracht nit beſtehen, 3) wan diſe alſo continuiren ſolten, müßten die Kauffleüth die ad tempus erhöhte Fracht denegiren vnd wieder brechen. 4) will Herr Rocko (Rentmeiſter am Kaufhauſe) zu Maintz den Schifferen die Handlung länger nit geſtatten. 5) Siehet man das die Alten, nit ſo indifferent gehn Berg gehandelt. 6) was die Schiffer bey ihren Articuln hiebeuor vnd jetzo von

---

*) Die Lauertannen, kamen aus der Schweiz herab und hatten gewöhnlich 4 bis 500 Centner Ladungsfähigkeit. Dieſelben waren von Tannenholz erbaut und mit hölzernen Pflöcken zuſammengefügt. Sie dienten nur zur Thalfahrt und konnten wegen ihrer geringen Haltbarkeit nicht zur Bergfahrt benutzt werden.

den Herrn XV erhalten, ſeye nur einſeütig, die Zeiten erforderten ein anders, 7) geben nur in passibus utilibus Beyfall, 8) Vnd ſtehe nur ein Mann der gantzen Handelſchafft im Weg, 9) weilen aber die Herrn Deputirten in diſer Sach zu ſprechen nit vnbillig Bedencken tragen, alß haben ſie zwahr volgendes Vrthel projectirt, jedoch aber nichts ſchlieſſen, ſondern alles zu Mh. beſſerem Guetfinden ſtellen wollen.

Erkandtnuß, In Sachen E. E. Zunfft der Spiegler Clägere ahn Einem, Entgegen vnd wider Daniel Hetzel, E. E. Groſſen Raths Beyſitzeren et Cons. die ſogenante Schiffhandelsleüth, Beclagte ahm anderen Theil, haben Vnſere Herren die XV auß fürtringenden vnd ſehr beweglichen Vrſachen erkandt, daß Beclagte nach jetziger Zeit Gelegenheit, vnd für diß̃es mahl, wafern ſie anderß die Kauffmanſchafft (den Handel) weiter continuiren und treiben wollen, ſchuldig ſein ſollen, innerhalb 6 Wochen ſich bey klagender Zunfft gelt- oder leibzünfftig zu machen, auch mit aigenen Gefärten nicht, ſondern vmb die Fracht, wie Andere ihre Wahren zu Thal vnd Berg führen zuelaßen.

Compensatis Expensis, ward vmbgefragt vnd per majora erkand, habe bey dem Bedacht der Vrthel ſein Verpleibens." *)

Es iſt hiernach nicht richtig, wenn behauptet iſt, daß die Schiffleute in Straßburg ſtets Erlaubniß hatten, Handel ſelbſtſtändig zu treiben**). Im Uebrigen wird man zugeben, daß dieſelben ihre Sache ſelbſtbewußt verfochten und ſich dabei auf die Beſtimmungen ihrer „uhralten Articul" oder Statuten und das Herkommen entſprechend zu ſtützen wußten.

## IV.

### Die Spiele und Turniere der Schiffleute und Fiſcher.

Die als beherzt und energiſch geltenden Schiffleute in Straßburg, welche mit den Gefahren, die ihr Beruf bot, völlig

*) Verh. des Raths der XV von 1670.
**) Hermann a. o. O. T. II. p. 130.

vertraut waren, gaben ſich zeitweiſe auch gern dem Vergnügen hin, das nach ihrer Art etwas geräuſchvoll war. Alljährlich, einige Tage vor dem 20. Juli, bildete ſich in der Krautenau ein feſtlicher Zug, beſtehend aus den Zünften der Schiffleute und Fiſcher und zwar ohne Unterſchied ihrer Stellung, als Meiſter, Steuerleute, Knechte u. ſ. w. — Die Einen in weißer Leinwand, geſchmückt mit Bändern und Blumen, die Anderen in grotesken Verkleidungen — an deſſen Spitze Muſikanten gingen und Zunftbanner getragen wurden. Der Zug bewegte ſich zu den Stättmeiſtern und zum Ammeiſter, zu den Rathsmitgliedern wie ferner zu den Kaufleuten, mit denen ſie in Beziehungen ſtanden, um dieſelben zu ihren Spielen, welche zum Theil als Turniere angeſehen werden können, einzuladen. Die Schiffsknechte pflegten bei dieſer Gelegenheit Glückwünſche aufzuſagen, in welchen ein Appell an die Börſe der Gäſte nicht fehlte. Am 20. Juli jeden Jahres verſammelte ſich auf dem Fiſcherſtaden, unter dem Schuppen der gegenüber befindlichen Holzhändler und auf den Brücken eine neugierige Menge, welche den Spielen, die gewöhnlich mit dem ſogenannten Speerſtechen begannen, aufmerkſam folgte. Leichte, mit gewandten Ruderern beſetzte Kähne kreuzten auf dem Waſſer der Ill unaufhörlich; auf jedem derſelben befand ſich ein Ringer, der eine, am Ende mit einer ausgeſtopften Kugel verſehene Stange bereit hielt und mittelſt derſelben, die Augen ſtets auf den Gegner gerichtet, den letzteren ins Waſſer zu werfen ſuchte. Lebhafte Beifallsbezeugungen ermuthigten den Sieger, welcher darauf den Kampf mit einem anderen Gegner aufnahm, um die dafür ausgeſetzten Preiſe — meiſt aus ſilbernen Taſchenuhren ꝛc. beſtehend — zu erringen. Dieſer Nachahmung eines Schiffsgefecht's folgten ebenfalls auf dem Waſſer ausgeführte Ringſpiele, ſodann gymnaſtiſche Uebungen. Man kletterte auf Maſtbäume und Bugſpriete, die vorher mit Seife beſtrichen waren und bemühte ſich, die, an den äußerſten Enden derſelben befeſtigten Gegenſtände zu erlangen; die weniger Geſchickten fielen dabei öfters in's Waſſer. Sodann folgte

gewöhnlich das Gänſe-Spiel, in Straßburg Ropfen des Gänſel genannt. In einer gewiſſen Höhe über dem Waſſerſpiegel hatte man ein Seil vom einen zum anderen Ufer geſpannt und an dieſes eine lebende Gans mit den Füßen leicht befeſtigt. Die Mitbewerber bei dieſem Spiele, die ſich in einem beſonderen Nachen befanden, ſchwangen ſich in dem Augenblicke, da ſie unterhalb des Seiles vorbeikamen, ſchnell darauf, um die Gans zu erbeuten; das arme Thier aber ſuchte ſich, in Folge des empfundenen Schrecks, mit Aufbietung aller Kräfte von ſeinen Feſſeln zu befreien und entfloh den Nachſtellenden faſt immer. Da der Nachen ſich inzwiſchen weiterbewegt hatte, ſo war derſelbe für den vom Seile Zurückfallenden nicht mehr zu erreichen, und die ungeſchickten Spieler wurden darauf unter einander mitten im Waſſer in neckender Weiſe handgemein, während die Zuſchauer ſich über ſie beluſtigten und ſpöttiſche Reden führten.

Im weiteren Verlauf der Spiele erſchienen der auf einer leeren Tonne im Waſſer ſchwimmende Bacchus und andere groteske, in Becken oder auf Brettern ſich fortbewegende Götter und Halbgötter, welche Geſtalten das Ihrige zur Erhöhung der Heiterkeit der Zuſchauer beitrugen. Bei einem ſolchen Feſte geſellte ſich zur Fröhlichkeit ein furchtbarer Ernſt: die über die Ill führende hölzerne Brücke brach unter der Laſt der Zuſchauer zuſammen und ein großer Theil derſelben ertrank.

Im Jahre 1666 hatten die Schiffsknechte ein kleines „Orlogſchiff mit 40 Stücklein" (Kanonen) hergeſtellt, das ſie bei Gelegenheit der obigen Spiele der verſammelten Menge zeigten und deſſen Geſchütze ſie losſchoſſen. Die beantragte Erhebung eines Schaugeldes wurde ihnen jedoch nicht geſtattet.

Dieſe, beſonders Anfangs und Mitte des ſiebzehnten Jahrhunderts veranſtalteten Feſte, welche gewiß auch ihr Gutes hatten, hörten zuletzt ganz auf. Der Schriftſteller Piton, der in ſeinem Werke «Strasbourg illustré» die Abbildung eines ſolchen Feſtes gebracht hat und dem ich hierin gefolgt bin, erwähnt noch, daß man zwar in ſpäterer Zeit, insbeſondere wenn

ein hochſtehender*) oder berühmter Mann nach Straßburg gekommen ſei, ein ſolches Feſt auf amtliche Anordnung — es vollzog ſich dann gewöhnlich vor dem Schloſſe — gegeben habe, daſſelbe ſei aber nur ein ſchwaches Abbild derjenigen in früheren Zeiten geweſen; es habe ſich dabei nicht der brüderliche Wetteifer, das aufrichtige Weſen und die lebhafte Begeiſterung zur Sache eingeſtellt, welche nur aus der freiwilligen Mitwirkung Aller entſtehen.

Ganz ähnliche Spiele wie die obigen wurden früher in Krellwitz bei Giebichenſtein auf der Saale**) und bis in die neueſte Zeit hinein in Ulm auf der Donau von den Fiſchern veranſtaltet, welche Fiſcherſtechen genannt wurden.***) Ferner erinnere ich an das ähnliche Spiel beim Stralauer Fiſchzuge in Stralau bei Berlin ꝛc.

Zu bedauern iſt es, daß in Straßburg auch der Verkehr auf dem Waſſer mit kleinen Fahrzeugen, der in früherer Zeit ſehr an der Tages-Ordnung war, faſt ganz aufgehört hat. Die Schiffleute und Fiſcher daſelbſt hielten vordem nämlich außer Nachen, Weidlingen ꝛc., ſogenannte Gitterſchiffe, d. h. kleine, mit Gittergeländern verſehene Fahrzeuge, die zum Theil mit Leinwand bezogen waren und zum Hin- und Herfahren nach den an der Ill und der Breuſch gelegenen Orten: nach dem Waſſerzoll bei Ruprechtsau, Illkirch ꝛc. dienten. An Sonn- und Feſttagen ſoll noch im vorigen Jahrhundert die Ill ꝛc. mit dergleichen kleinen Schiffen überaus bevölkert geweſen ſein, und oft wurde die Fahrt durch Muſik verſchönt. Nur während des Gottesdienſtes durften dieſe Fahrzeuge nach einem Mandat des Magiſtrats vom Jahre 1661 nicht verliehen

---

*) Beiſpielweiſe bei der Anweſenheit des Königs Ludwig XV. in Straßburg. S. Frieſe, neue vaterl. Geſch. 4. Bd. S. 57.

**) Grimm, Bemerkungen eines Reiſenden ꝛc. Altenburg 1779. Bd. 4. S. 166.

***) Zeitſchr. f. deutſche Kulturgeſchichte für 1859. S. 517.

werden, „es wäre dann in langen reiſen, oder bey zutragenden ſonderbahren ohnumbgänglichen fällen, vnd da es die höchſte notturft erfordert.“ Wegen der ſicheren Führung dieſer Fahrzeuge erging bereits 1743 eine beſondere Polizei-Ordnung. Der Profeſſor Rautenſtrauch erwähnt dieſelben in ſeiner verſificirten Beſchreibung Straßburgs*) wie folgt;

„Es hat der Schiffer Fleiß viel kleine Schiff bereitet,
Ganz zierlich überſpannt und artig zugericht
Worin man ſorgenvoll und ſicher wird geleitet“ u. ſ. w.

und auch der Dekan an der Rechtsfacultät, Arnold, in ſeinem, von Goethe geprieſenen Straßburger Luſtſpiele: „Der Pfingſtmontag“**) ſchildert treu die früheren Zuſtände Straßburgs, wenn er unter ſeinen Perſonen dem Schiffbauer und großen Rathsherrn Starkhans eine Hauptrolle zuweiſt. Deſſen Tochter

---

*) Straßburg nach ſeiner Verfaſſung. Colmar 1770.

**) Das obige Luſtſpiel iſt bekanntlich ein „lebendiges Idiotikon“ Straßburger Ausdrücke. Als Arnold daſſelbe ſchrieb, ſoll er, nach den mir von eingeborenen Bewohnern Straßburgs gemachten Angaben, viele, damals nicht mehr im Gebrauch geweſene Ausdrücke vorzugsweiſe bei den Schiffsleuten daſelbſt geſammelt haben, bei denen ſie ſich am längſten erhalten hatten. Zu bedauern iſt es, daß Arnold nicht auch einige, auf die Schifffahrt ſelbſt bezügliche Sprichwörter und „geflügelte Worte“ uns aufbewahrt hat. Die Schiffleute Straßburgs dürften ſolche ebenſo gehabt haben, als die Holländer ſie beſitzen; ich erwähne hier einige der letzteren: **„Er kam auf ſeinem Anker an's Land“** bei einer wunderbaren Errettung, **„Hinter dem Netze fiſchen“** für „eine Sache verkehrt anfaſſen;“ **„Er führt Bramſegel über Bramſegel“** von einem Verſchwender, **„Da iſt kein Tau daran zu wenden“** von einer Sache, an der Hopfen und Malz verloren iſt, **„Der erſte im Boot hat Wahl vom Ander“** für „Wer zuerſt kommt, mahlt zuerſt; **„Er hat die Linie paſſirt“** als Bezeichnung für Jemanden, der über das mittlere Alter hinaus iſt, **„Er ſitzt ihm immer im Fahrwaſſer“** für Einen, der dem Andern ſtets in's Gehege kommt u. ſ. w. (Nach „Fiſcher, Reiſeabentheuer, Dresden 1802.)

Liſſel gibt dem Vergnügen einer Fahrt mit einem ſolchen kleinen Schiffe, auf dem Muſik gemacht wird, in folgenden Worten Ausdruck:

„Der halt au's Gädderſchiff wo ess in d'Stadt ſoll füere
Denk! S finn vier Spiellyt bſtellt for daß ſie Mennewet,
Märſch, dytſchi, boliſchi, franzeeſchi Dänz um d'Wett
Uffſpiele. Wott e Jux, im Schiff mit Muſich fahre."

Gleichwie in einzelnen Seeſtädten konnte man in früherer Zeit in dem, der Stadt Straßburg gehörigen Zeughauſe ein Paar trefflich geſchnitzte Modelle von Schiffen finden. In dem, jetzt nicht mehr vorhandenen handſchriftlichen Werke von Künaſt hieß es bei der Aufzählung der im Zeughauſe vorhandenen Gegenſtände: „Ein ſchönes von Bildhauerarbeit gemachtes und ſauber gemahltes Spatzierſchiff mit Spiegelglasfenſtern und anderen Zugehör, ſo weyland der verſtorbene Cardinal und Abt zu Fulda, Bernhard Markgraff zu Baden-Durlach, dieſem Ort hinderlaſſen. Ein artiges mit aller Nothurfft und Stücken verſehenes kleines Orlogſchiff mit etlichen Fahnen, ſo vor wenig Jahren allhieſige Schiffbauer zur Probe gemacht und zum Gedächtniß hierher geſchenkt haben."*) Es iſt dies das oben bereits erwähnte kleine Kriegsſchiff. Auch in der Zunftſtube der Schiffleute ſollen ſich derartige Schiffs-Modelle befunden haben. Die freie Reichsſtadt Straßburg, welche als ſolche auch Münzen ſchlug, ließ während des dreißigjährigen Krieges unter anderen etliche herſtellen, auf welchen ſich ein vom Sturm gepeitſchtes Schiff befand;**) ich führe dieſes hier beiläufig an, obgleich es wahrſcheinlich iſt, daß daſſelbe nicht die Schifffahrt im Orte darſtellen ſollte, ſondern ein Symbol der kleinen, durch die damaligen Kriegs-Ereigniſſe ſehr erſchütterten Republik war.

---

*) L. Schneegans, a. o. O.
**) Levrault, Essai sur l'ancienne monnaie de Strasbourg.

## V.

### Die Schiffleut-Zunft und ihre äußeren Beziehungen.

Die, von den Deutſchen Kaiſern und Königen der Stadt Straßburg ertheilten Privilegien in Betreff der Rhein-Schiffahrt gewährten derſelben, wie man es dort, wenn auch erſt nach gemachten bitteren Erfahrungen einſah, kein jus navigandi exclusivum auf dem ganzen Rhein-Strome: die Privilegien ſprechen vielmehr nur von der Befreiung der Straßburger vom Strandrechte. In dem bereits erwähnten „Bedacht" des Conſulenten König vom Jahre 1749 heißt es deshalb ſehr bezeichnend „wenn man daraus ſchließen wollte, daß in denſelben den übrigen an dem Rheine angrenzenden Ständen verboten ſei, auf dem Strome Schifffahrt zu treiben, ſo müßte man dem sensui und denen Worten des privilegii Gewalt anthun." Kraft der Statuten, welche nur für die, unter Straßburger Botmäßigkeit ſtehenden Schiffleute und Bürger rechtsverbindlich waren, konnte man höchſtens fremde Schiffleute, welche den Beſtimmungen der Statuten zuwiderhandelten, pfänden und beſtrafen, was in der That 1674 gegenüber einem Bürger aus Mannheim, der ſich in Willſtätt angeſiedelt und in Auenheim (bei Kehl) eine Niederlage eingerichtet hatte, geſchah.

Da die Straßburger auf Grund der gewährten Privilegien an allen Orten am Rhein vom Strandrecht befreit waren, ſo folgert der erwähnte „Bedacht" daraus, daß ihre Schiffleute den ganzen Strom befahren hätten und wie die Billigkeit und Gerechtigkeit es erforderten, daß es dabei verbliebe, weil ſie einen größeren Theil des Fluſſes und zwar gerade da, wo ſelbiger wegen ſeiner Heftigkeit mit am gefährlichſten war, nämlich auf der Strecke Straßburg Neuburg „in dem Bau zu unterhalten" hatten. Es könnte deshalb wohl verlangt werden, daß ſie wegen der Mühe, Koſten und Gefahr „einige Ergötzlichkeit" hätten. Andererſeits wollte man jedoch kein Recht opfern. Man meinte, daß der Stadt Straßburg wegen der ihr zuſtehenden Ober-

herrlichkeit nicht verwehret werden könnte, das Einpassiren fremder Schiffe zu verhindern, es wäre denn, daß dem einen oder anderen Stande ein solches Recht durch Vertrag oder eine hergebrachte Gewohnheit erlangt hätte. Weil die Stadt Straßburg Herr ihres Territoriums wäre, so könnte sie auch nach Gefallen Gesetze darin geben, ohne daß man ein gleiches Recht gegenüber ihren Unterthanen in anderen Jurisdictionen auszuüben vermöchte, weil dieselben durch possession, welche sie für sich hätten, berechtigt gewesen wären, an allen Orten ungehindert zu landen und einzuladen.

Diesen Anschauungen gegenüber suchten jedoch die Städte Basel und Breisach (Alt-) dem richtigen Grundsatz aufrecht zu erhalten, daß das Recht, einen öffentlichen Fluß zu befahren, in der natürlichen Freiheit begründet wäre. Die Schiffleute in Basel, welche — gleichwie diejenigen in Breisach — den Rhein nicht hinabfahren konnten, ohne die Jurisdiction der Stadt Straßburg zu betreten, hatten mit den Schiffleuten derselben wegen der Beförderung der Wallfahrer und der Güter aus Einsiedeln schon vor dem Jahre 1424 langwährende Streitigkeiten gehabt. Da die, von den Städten Straßburg und Basel nach Breisach abgesandten Deputirten, welche einen Vergleich zu Stande bringen sollten, sich nicht vereinigen konnten, so wurden drei Schiedsrichter — der eine von Colmar, der zweite von Freiburg, der dritte von Schlettstadt — erwählt, welche sich dahin vereinigten, daß fortan die Schiffleute von Basel die freie Thalfahrt, die Straßburger aber die Fahrt der Einsiedler Wallfahrer haben sollten. Es kam darüber der nachfolgende „Spruchbrief" zu Stande:

„So sprechent und erkennent wir die vorgenannte drye (drei) zum rehten (Rechten) einhelliclich, noch wiser Lüten Rate, deren Räte wir darinnen gepflegen hant, vff unser eide noch unser besten Verstentnisse, und noch der Kundschaft als obstat. Das die Schifflüte von Strosburg nit han fürbroht, noch dem das der Erre Spruch (ein früherer Beschluß, der ihnen zur Gutheißung zugefertigt war) wiset, darumb so sollent

die Schifflüt von Straßburg ze Basel und darobe nit dingen und schiffen, anders denne zu großen Einsiedeln verten, so moegen sie wohl dingen und schiffen und ir Vertigunge Geld geben noch bescheidenlichen dingen ungeverlich. Were aber das der Schifflüte von Straßburg deheiner (keiner) sin eigen Gut fürte one Geverte, und domitte gen Basel keme, dem sollent die Schifflüte von Basel Stierlüte geben um bescheiden Geld one Irrunge und sumpniß (Säumen). So denne von der Schifflüt wegen von Basel, nochdem wir darumb auch rede und widerrede und Kuntschaft verhoert hant, so sprechent und erkennent wir zem rehten vff unser eyde, das die Schifflüte von Basel für Strasburg nieder wohl schiffen mögent mit Lüten und Gute, ungehindert der Schifflüten von Straßburg, und sollent inen ouch die Schifflüte ze Straßburg Stierlüt geben um bescheiden Gelt, umb daß Lüte und Gut desto baß (besser) besorget und verwahret werden, alles ungeverlich.

Dis geschach und wart dieser Brief geben an sant Thomas des heiligen Zwölf-Botten Obend, des Jores do man zalte von der Geburt Christi, dusent vierhundert zwenzig und vier Jore"*).

Die Straßburger, welche durch das vorstehende Votum ihre Interessen verletzt sahen, beklagten sich über Parteilichkeit der Schiedsrichter und verweigerten es, sich dem Urtheile derselben zu unterwerfen. Neuen Verträgen beider Städte aus den Jahren 1453 und 1477 folgten stets wieder neue Streitigkeiten. — Als es im Jahre 1699 darauf ankam, den Zustand der Rheinschifffahrt oberhalb Straßburgs festzustellen, sagten drei der ältesten und erfahrensten Schiffleute dieses Ortes Folgendes darüber aus:

„..... seye (außer denen letztere Kriegs Jahren) bey Mannßgedenken und auch länger niemahlen geschehen, daß Baßler Schiffleüthe zu Thal, durch Straßburgische Rheinbrucke,

---

*) Nicolay, a. o. O.

oder zu Berg von Straßburg mit Güttern nacher Baſel zu ſchiffen, jemahlen verlangt hätten; wie ingleichem denen hießigen Schiffleüthen, Einig pfund gut, oder Leüthe zu Baſel einzuladen, ehe und bevor ſie ſolches Recht jederweilen mit einem ſtuck gelt erkaufft hetten, niemahlen erlaubt worden. Nachdeme aber in bedeüteten Kriegs Jahren Straßburgiſche die Bergfahrt nachher Breyſach und Baſel nicht exerciren können, und auch die tägliche Einladung Königlicher Gütter zu Thal es Ihnen nicht erlauben wollen, hätten Baßler underſtanden, weilen ihnen ihre Schiff zu Thal hieher zu bringen, zu Rheinfelden nicht passirt worden, allhier Schiffe machen zu laßen und Ihre benöthigte Wahren in Berg zu laden, welches man zwar connivendo indeme dardurch hießigen Schiffsleüthen nichts abgangen geſchehen laßen, die von Ihnen öffters tentirte freye Thalfahrt durch hießige Rheinbrücke aber, ſoviel möglichen gehindert, welches dennoch, wenn auf der andern Rheinſeite, mit Perſonen durchgefahren, nicht immer, weniger jeziger Zeiten verwehret werden können u. ſ. w.“*).

Erſt im Jahre 1711, als die Stadt Baſel Deputirte nach Straßburg geſandt hatte, kam nach längeren Unterhandlungen und nachdem der Königl. Prätor Klinglin daſelbſt die Schwäche der, bisher von den Straßburger Schiffleuten geltend gemachten Gründe, den Baslern die Schifffahrt nördlich dieſer Stadt zu verwehren, gebührend hervorgehoben hatte, ein Vergleich wegen der ſtreitig geweſenen Rheinthalfahrten zu Stande, aus dem ich das Wichtigere nachſtehend hervorhebe:

„Erſtlichen, daß der zu Breyſach auf St. Thomä Tag in anno MCDXXIV zu Favor der Schiffleute zu Baſel ausgefallene Spruch-Brief in beſtändiger und ohnunterbrochener Observantz ſeyn und verbleiben ſolle, es wäre dann daß die Schiffiſche von Straßburg durch ein ander nachgefolgtes und

*) Straßburger Stadt-Archiv. Schriften über die Rhein-Schifffahrt.

von beyden Theilen pro decisione erkanntes authentiſches documentum denſelben würden entkräften können.

II. Weilen vermög abbemelten Spruch-Briefs den Baßliſchen Schiffleuten die freye Rheinthalsfarth für Straßburg hinab und herentgegen den Straßburgiſchen Schiffleuten die groſſen Einſiedeler und deren eigene Gefärthe für Baſel hinab zugeſprochen, jetzmalen aber die Einſiedeler Gefärte in Abgang gekommen, und hierumben die Straßburgiſche an die Baßliſche einige Compensation begehret, als wird von Seiten E. Löbl. Standes Baßel zu Bezeugung fürwährender Freund- und Nachbarſchafft gegen Löbl. Stadt Straßburg und deren angehörigen hiemit aus freyem Willen den Straßburgiſchen Schiff-Leuten placediret und dieſen das Recht gegeben, daß ſie von nun an und in das fürkünftige ohne einige Hindernuß und Einrede, unter was für praetext auch dieſe beſchehen möchten, eines jeden Jahrs, und zu welcher Zeit darinnen es ihnen anſtändig und gefällig wäre, zu Baßel aus dem Kauffhauß an Gut oder Handelswaaren fünfhundert Centner, ohne einiges Entgeld der Zunft Gebühr daſelbſten (ſo vormals den dritten Pfennig des Fracht-Geldes ertragen und hiermit vertilgt und abgethan ſeyn und bleiben ſolle) außer was die Kauffhaus-Gebühr antrift, ſo ſie zu entrichten ſchuldig, ſonſten ganz frey und ohngehindert männiglichs als obſtehet, einzuladen, und ſich für dieſe 500 Centner einer freyen Rheinthalsfahrt nacher Straßburg zu bedienen haben mögen. Sollte ſich aber III. zutragen, daß die Straßburgiſche Schiffleut die ihnen placedirte 500 Centner entweder gar nicht — oder nicht völlig einladen, — ſollten ſie durchaus nicht befugt ſeyn, die ermangelnde Summ an den 500 Centnern in andern Jahren oder Zeiten ein- und nachzuholen.

. . . . . .

V. Wird auch zu Bezeugung guter Nachbarſchaft den Straßburgiſchen Schiffleuten placediret die Farth ob Baſel frey und ohngehindert zu gebrauchen, und mit ſolchen Gefärth, als dem Schiffiſchen Gebrauch nach zu Thal hinab zu fahren.

VI. Wird auch den Straßburgiſchen wiedermahls aus Freundſchaft placediret, daß wenn ſie zu Baſel mit einer Ladung ankämen, und dann zumahlen einige Perſonen den Rhein hinab zu fahren ſich praesentirten, ſie ſelbige auch ohngehindert und frey mit hinab führen mögen.

Herentgegen VII. ſollen die Straßburger Schiffleute ſchuldig und verbunden ſeyn nach der Basler Schiffleute Verlangen und Beſchaffenheit der Zeit wohlerfahrene Steuer-Männer, als der eingangs angezogene Spruch Brief weiſet, um beſcheiden Geld herzuſchaffen: da aber die Basliſche keinen, einen oder mehr derer begehrten, dieß ihnen frey ſtehen, und fürohin den Basliſchen keine Fertigungs-Gebühr, wie bißhero geſchehen abgefordert, ſondern dieſe völlig abgethan werden, die Gefahr des Gefärths aber die Basliſchen allein angehen ſolle.

VIII. Sollen die Basliſche ſich zu Straßburg und unterhalb Straßburg keiner Bergfarth unterfangen, es würde denn eine ſolche ihnen von der daſigen E. Enker Zunft aus Freundſchaft placediret und erlaubt.

Dagegen ſolle IX. den Straßburgiſchen Schiffleuten über die vorgemeldte 500 Centner zu Baſel alle weitere Ladung oder Einſchiffung auch gäntzlichen niedergelegt ſeyn, es würde ihnen denn ſolches ebenmäßig von der daſelbſten E. Zunft der Schiffleute aus recirprocirlicher Freundſchaft ſonderbar vergönnet.

Endlichen und X. ſolle es mit dem, was von Seiten des Standes Baſel denen Straßburger Schiffleuten in vorgedachten Puncten aus Freundſchaft placediret worden, dieſe ausdrückliche Condition haben, daß die Straßburgiſche Schiffleute fürohin den Baßliſchen in ihrer berechtigten freyen Rheinthalsfarth nicht die geringſte weitere Hindernuß, unter was praetext dieß immer hervorgeſucht werden ſolte (nur allein den Schluß des erſten Punktes ausgenommen) machen, ſondern vielmehr zu deren Beförderung ihnen als liebe gute Nachbaren allen verlangenden Vorſchub und guten Willen bezeugen, oder da ſie Straßburgiſche wider beſſeres Verhoffen einigen wiedrig- oder

eigenthätigen Actum begiengen, die zu Baſel placedirte freye Ladung der 500 Centner Guts gäntzlichen aufgehebt ſeyn, und es nichtsdeſtoweniger durchaus bey dem mehr angezogenen Spruch-Brief de 1424 ſein beſtändiges verbleibens haben ſolle: Alles getreulich und ohne Gefehrde.

Actum & Decretum zu Straßburg bey hochlöblichem Collegio der Herren XIII, auf Samſtag den 19. Septembr. und in Senatu zu Baßel den 26. Ejusd. im Jahr des Herrn Eintauſend ſiebenhundert und Eilff"*).

Auch zwiſchen den Städten Straßburg und Breiſach entſtanden, wie oben angedeutet und zwar bereits gegen Ende des fünfzehnten Jahrhunderts Streitigkeiten in Betreff der Ausübung der Rheinſchifffahrt, welche durch den folgenden Vertrag der beiden Schifferſchaften vom Jahre 1496 ausgeglichen wurden:

„Daß die Schifflüte zu Briſach mögent zu Straßburg fürfüren Zoll friy Herren, alſo Fürſten, Grafen, Friyherren und hohe Frouwen, und ſuſt niemand me, die dann über Lant gon Briſach kommen und doſelbs uff den Rhin ſetzen wellent, und anders nit. Sie mögent ouch zu Straßburg fürfüren Fürſten, Herre oder Stette Bottſchaften, oder ander redelich Perſonen die ilende (eilige) ernſtlich Sachen zu werben han, zum Jore drümole zu jedem mole ſechs oder acht Mann, und darüber nit.

Were es ouch daß Burgere von Briſach woltent faren gon Ach (Aachen) oder gon Baden, do mögent ſie ouch zu Stroßburg fürfaren, doch mit ſollicher Gedinge das ſie zu yeglicher ſollicher Farth ſich allewegen zu Stroßburg ſollent laſſen vertigen und Stierlüte nemmen, und denſelbigen ouch lonen als gewöhnlich und recht iſt, und ouch daß ſü zu deheiner (keiner) ſollicher Farth weder Lüt noch Gut noch eynicherley Waare oder Kouſmanſchatz nit füren ſollent. Sie ſollent ouch dehein Lüte

*) Nicolay, a. o. O.

dingen weder oberthalb noch nyderthalb Brysach mit den sie zu Stroßburg fürfaren woltent, auch dehein Gesellenschiff (Schiff einer Handelsgesellschaft) in die Frankfurter Meß oder sust fürfüren, alles ungeverlich."*)

Hiernach erhielten die Schiffleute in Breisach nur das Recht, auf dem Rheine bestimmte Klassen von Personen zu befördern, sie verzichteten aber auf jede Handelsschifffahrt.

Da der Rhein auf der Strecke zwischen Straßburg und Basel wegen der Zerrissenheit seiner Ufer und der heftigen Strömung der Schifffahrt zu Berg viele Hindernisse darbot, so ging man, insbesondere seit der Mitte des siebzehnten Jahrhunderts und später, als chaussirte Wege hergestellt waren, mehr und mehr dazu über, die in Straßburg von Norden her zu Schiff eingetroffenen Güter per Axe nach Basel und weiter zu schaffen. Für die, aus Frankfurt am Main und Holland 2c. bezogenen Schweizer Waaren — jährlich 60—80,000 Centner — ward Straßburg ein wichtiger Uebergangs-Punkt. Zwischen diesem Orte und Basel bewegten sich Jahr ein Jahr aus eine Menge vier-, sechs- und mehrspänniger Frachtwagen, welche die rheinaufwärts angelangten Güter zu Lande weiter beförderten. Ein Theil derselben scheint bereits von Frankfurt am Main ab zu Wagen befördert zu sein. Am Bestimmungsorte sorgten die Inhaber der Fuhrwerke auch für Rückfrachten. Da die Straßen auf der rechten Seite des Rhein's sich meist in keinem guten Zustande befanden, so zogen die betreffenden Fuhrleute diejenigen auf der linken Seite gewöhnlich vor. Dort war auch für ihre Bedürfnisse im Allgemeinen besser gesorgt. Bei einem, von der Stadt Frankfurt am Main im Jahre 1774 angestellten Versuche, welche Straße den Vorzug verdiene, stellte sich heraus, daß die deutsche theurer und schlechter als die französische war. In dem Berichte ist unter Anderem auch hervorgehoben, daß alle Namen der Wirthshäuser im Elsaß noch deutsche seien: Lilie, Krone, grüner

*) Nicolay, A. a. o. O.

Baum, Hirſch ꝛc., Eſſen und Trinken ſei billig und gut. Wein werde nach Gefälligkeit (d. h. des Trinkenden à discretion) gereicht. Die Wirthsleute ſäßen mit den Fuhrleuten an einem Tiſche ꝛc.*). — Ein Reiſeſchriftſteller aus jener Zeit erwähnt noch Folgendes: „Ich ſah auf dieſer Straße (zwiſchen Frankfurt und Mainz) Güterwagen, die in der Ferne wie große Häuſer ausſahen, 16 bis 18 der ſtärkſten Pferde vorgeſpannt, und wie mich die Fuhrleute verſicherten, gegen 140 bis 150 Centner geladen hatten. Sie gehen meiſtens von Frankfurt nach Straßburg“**). Man ſchätzte die Vortheile, welche der Durchgang der Schweizer Waaren dem Elſaß brachte, auf mehrere Millionen Franken jährlich. Außer den Schiffleuten zogen davon Nutzen: Fuhrleute, Wirthe, Stellmacher, Schmiede, Kaufleute, Commiſſionäre. Im Jahre 1787 ſollen zwiſchen Straßburg und Baſel mehr als 6000 Wagen und 36—40,000 Pferden zur Beförderung der Waaren verwendet ſein***). Schon der Franzöſiſche Miniſter Colbert, welcher die Wichtigkeit des Elſaß für den Tranſit der Waaren erkannte, hatte Ludwig XIV. in den Jahren 1680, 1682 und 1683 zur Veröffentlichung darauf bezüglicher wichtiger Staatsraths-Beſchlüſſe veranlaßt †).

---

*) Stricker, Beitr. zur Kulturgeſch. von Frankfurt. Ztſchr. f. d. Culturgeſch. für 1872. S. 317.

**) (Risbeck) Briefe über Deutſchland. 1790. Bd. 3.

***) Geſchichte und Abh. oder Protokoll der Elſ. Provinzialverſ. 1787. Straßburg 1788. S. 195.

†) Das Verhältniß der zu Wagen und zu Schiff nach und von Straßburg beförderten Güter vom Jahre 1783 geht aus einem im Kaufhauſe daſelbſt aufgeſtellten „ſummariſchen Etat“ hervor. Danach betrug damals der Güter-Eingang:

| | | |
|---|---|---|
| zu Fuhr | 249,101 | Centner |
| zu Schiff den Rhein hinauf | 49,965 | „ |
| zu Schiff die Ill hinab | 13,136 | „ |

darunter 40,686 Centner Tabak in Blättern
und 9,828 Centner durchgehendes Eiſen.

Der Güter-Ausgang:

| | | |
|---|---|---|
| zu Schiff den Rhein hinab | 38,984 | Centner |
| zu Schiff die Ill hinauf | 19,183 | „ |

Die Straßburger Schiffleute übten noch im sechszehnten Jahrhundert und zu Anfang des siebzehnten nördlich ihrer Stadt die Schifffahrt auf dem ganzen Rheine aus, sowohl zu Thal als zu Berg, wie die, im Jahre 1680 aus den Oppenheimer Zoll-Registern gemachten Auszüge bekundet haben. Danach hatten die Straßburger Angehörigen der Anker-Zunft 1597 im November, 1598 im Mai und November, 1604 im Mai, Juni, August und November, 1605 im Mai, 1606 im Juli und November und 1607 im Juni und November verschiedene Waaren zu Berg befördert und Zoll dafür entrichtet. Die Ausübung einer, weder durch den Raum noch durch die Jahreszeit begrenzten Schifffahrt der Straßburger ergab sich unter Anderem auch aus dem Processe und den Streitigkeiten, welche sich im sechszehnten Jahrhundert zwischen den Städten Straßburg und Speyer entspannen und erst durch einen, in Heilbronn 1602 geschlossenen Vertrag ihre Erledigung fanden. Diese Streitigkeiten betrafen das Stapelrecht, welches von Seiten der Stadt Speyer von den vorbeifahrenden Straßburger Schiffen in Anspruch genommen wurde. Die Straßburger behaupteten, daß nur die, zu Berg gehenden Schiffe und Waaren diesem Stapelrecht unterworfen, die zu Thal geführten dagegen davon befreit gewesen wären. Diese ganze Streitigkeit würde, wie hieraus richtig gefolgert wurde, überflüssig gewesen sein, wenn die Straßburger Schiffleute, wie man später in einigen Orten behaupten wollte, zu allen Zeiten zu Berg zu fahren, nicht berechtigt gewesen wären.

Die, zwischen den benachbarten Städten am Rhein wegen der Ausübung der Schifffahrt in früherer Zeit entstandenen Differenzen haben wenigstens das Ergebniß gehabt, daß aus dem darüber geführten Schriftwechsel genau zu entnehmen ist, in wieweit die einzelnen Städte diesem Betriebe oblagen. Vor Beginn des dreißigjährigen Krieges hatten die Schiff-

---

Damals betrugen die Einnahmen aus dem Kaufhause 123,589 Liv., darunter 27,359 „Königliche Auflagen".

fahrts-Verhältniſſe am Ober-Rhein ſich nämlich wie folgt geſtaltet:

Die Basler Schiffleute konnten den Rhein bis Straßburg und weiter hinunter fahren, ſie durften Laſten aber nur mit Zuſtimmung der Straßburger Schiffer wieder hinauf befördern.

Die Breiſacher Schiffer durften nur in beſchränkter Weiſe Perſonen bis nach Straßburg und nach einigen beſtimmten anderen Orten jenſeits dieſer Stadt befördern, mußten daſelbſt ihre Fahrzeuge beſichtigen laſſen und Steuerleute nehmen. Waaren durften ſie nicht führen. Da ſie ihre Fahrzeuge unterhalb zu verkaufen pflegten, ſo konnte von einer Rückfracht überhaupt nicht die Rede ſein.

Die Straßburger Schiffleute beſaßen, wie oben des Weiteren ausgeführt, eine Art Monopol auf dem Rheine, insbeſondere das Elſaß entlang. Sie fuhren dieſen Strom zu Thal bis nach Mainz und Cöln, während ſie Laſten bergaufwärts bis nach Baſel führten, von dort aber nur Wallfahrer zurückbeförderten. Den Main befuhren dieſelben bis nach Frankfurt, durften aber weder weiter hinauf, noch auch in den Neckar hineinfahren.

Die Schifffahrt der Pfälziſchen Schiffer (aus Heidelberg und Mannheim) war im Weſentlichen auf den Neckar begrenzt; ſie beſuchten den Rhein und Main nur zur Zeit der Frankfurter Meſſen, waren durch Herkommen und durch die Statuten der Straßburger Schiffleute von der Rhein-Schifffahrt zwiſchen Speyer und Straßburg ebenſo ausgeſchloſſen, wie die letzteren durch Herkommen und durch die Statuten der Heidelberger Schiffer von der Neckar-Schifffahrt ausgeſchloſſen blieben.

Die Mainzer Schiffleute dehnten die Schifffahrt auf dem Rheine bis Cöln, auf dem Main bis nach Würtzburg aus. Als die Stadt Mainz im Jahre 1462 ihre Privilegien einbüßte und die Kaufleute ſich von dort zurückzogen, beſchränkte ſich die Schifffahrt der Kurfürſtlichen Schiffer daſelbſt auf den Main, da der Sitz der Schifferzunft Miltenberg, oberhalb Aſchaffenburg, war. Gegen Ende des ſiebzehnten Jahrhunderts

gab es in Mainz nur 4 bis 5 Schiffer. Als die Spanier während des dreißigjährigen Krieges Frankenthal einnahmen, kamen Schiffer aus Mainz bis nach Speyer und 1672 verſuchten ſie zuerſt bis Straßburg hinauf zu fahren.

Dieſe Verhältniſſe wurden weſentlich andere, als Straßburg, dieſer Schlüſſel des Ober-Rhein's, ſich im Jahre 1681 der Franzöſiſchen Herrſchaft unterwarf, nachdem das Elſaß dieſes ſchon 1648 gethan hatte, und die förmliche Abtretung beider von Deutſchland im Friedensvertrag von Ryswijk 1697 ſtattfand. Der Rhein, bisher Deutſchlands Strom, war nun auf der Strecke Baſel bis Lauterburg Grenze geworden. Wo befand ſich aber die Grenzlinie, die Deutſchland von Frankreich trennte und wem gehörten die Inſeln des Rhein's? Dieſe Fragen beantwortet ein Schriftſteller des vorigen Jahrhunderts*) in nachſtehender intereſſanten Weiſe: „. . . . es iſt nicht genug, wenn man ſagt, der Rhein mache die Grenzſcheidung. Dieſer Fluß iſt breit und hat eine Menge Inſeln, die die Schiffer „Köpfe" nennen und an Holz und Wild reich ſind. Man hat alſo beſtimmen müſſen, wem ſie zugehören ſollen. Hat man vielleicht eine Linie gezogen, die Inſeln getheilt und Grenzpfähle geſetzt? Nichts weniger. Der unbeſtändige und veränderliche Rhein, der bald das teutſche, bald das franzöſiſche Ufer liebkoſet, hat ein ganz anderes Grenzrecht eingeführt. Den nennt die Kunſtſprache der Schiffleute den Thalweg. Alſo nicht Regenten und ihre Miniſter, ſondern der Steuermann und der Rhein ſelbſt entſcheiden die Grenzen und verändern die Gerichtsbarkeit der Inſeln nach Belieben. Welches man ſo erklärt hat: que le gouvernail du bateau s'entendroit de la route, que les bateaux les plus grands & les plus chargés peuvent prendre, lorsque le Rhin est dans son cours & dans son volume ordinaire. Alſo nicht der kürzeſte Weg, ſondern der Thalweg bezeichnet die Grenze.

*) (Salzmann?) Schrifttaſche auf einer neuen Reiſe durch Teutſchland. Frankfurt 1780. S. 45.

Schon im Jahre 1430 beruft ſich ein Schiffer auf eine undenkliche Gewohnheit, das Eigenthum der Rheininſeln nach ſeinem Laufe zu entſcheiden. Der Thalweg, den die Schiffer bei hohem Rheine halten, kömmt in keine Betrachtung; der ordentliche Lauf entſcheidet. Wenn der Rhein Land wegnimmt und an das Ufer gegenüber anſetzt, ſo bleibt ein ſolches Land unter der vorigen Gerichtsbarkeit, es mag nun in Sand, Inſeln, Ackerland oder Holzung beſtehen . . . . .“*).

Es iſt bezeichnend, daß der Rückgang der Rhein-Schifffahrt Straßburgs im Weſentlichen aus demſelben Jahre (1681) datirt, in dem die „Subjugation“ dieſer Stadt durch Frankreich erfolgte. Bis zum Jahre vorher war dieſelbe und ihre Anker-Zunft im ruhigen Beſitze aller Privilegien geblieben, und erſt damals fingen Streitigkeiten der, unter Kur-Mainziſchen Botmäßigkeit ſtehenden Filtzbacher Schiffleute mit denjenigen Straßburgs an. Man geſtattete den Letzteren nicht mehr, Ladungen zu Berg, die nachgerade viel vortheilhafter als diejenigen zu Thal geworden waren, zu nehmen und hielt, die nach Frankfurt am Main beſtimmten Schiffe an, indem man behauptete, daß in Mainz das Stapelrecht eingeführt ſei. Der Kurfürſt Johann Philipp, welcher ſeine Hauptſtadt, die im dreißigjährigen Kriege ſehr gelitten hatte, heben wollte, hatte in der That das vom Kaiſer Maximilian I. im Jahre 1486 gewährte Stapelrecht wieder hergeſtellt. Den Kauf-

*) Früher, von den Zeiten der Karolinger an, galt die geometriſche Mitte des Stromes als die Waſſergrenze zwiſchen dem diesſeitigen und jenſeitigen Territorium. Dieſe Linie entſchied über das „Rheinrecht“, d. h. welchem der beiderſeitigen Uferherren auf dem Waſſerſpiegel des Stromes die Hoheitsrechte in Betreff der Schifffahrt, der Verlandung, der Fiſcherei, der Gerichtsbarkeit u. ſ. w. oder die Territorialhoheit zuſtand. So ſteht es ſchon in dem Capit. Ludovici Pii von 817, § 17, abgedruckt bei Pertz, Monumenta German. III 1213. Braun, der Rhein. Eine kulturhiſtoriſche Skizze. Bilder aus der Deutſchen Kleinſtaaterei. 1. Bd. Leipzig 1869.

leuten und Correſpondenten ward gleichzeitig, unter Androhung ſchwerer Strafen, unterſagt, Waaren in die Straßburger Schiffe einzuladen, wodurch die Beſitzer derſelben große Nachtheile erlitten. Die Waaren wurden nunmehr theilweiſe zu Lande durch Württemberg und die Schweiz und von dort erſt nach Straßburg ſpedirt, wodurch ihr Preis ſich beträchtlich erhöhte. Ein Proceß mit Mainz hätte wenig genützt. Treffend ſagt der mehrfach erwähnte Bedacht über die damaligen politiſchen Verhältniſſe Deutſchlands:

„. . . . . allermaſſen und nicht einmal von der langen Dauer der Proceſſen in Teutſchland und denen damit verknüpften und jedermänniglich bekannten Beſchwerlichkeiten zu reden, ſo fande ſich das geſammte Reich in einer ſolchen Verfaſſung, daß es der assistenz des Mayntziſchen Hofes als des erſten Churfürſten des Reichs nicht entbehren kunte, man ſuchte deſſen Gunſt und Freundſchaft beyzubehalten, ja der Kayßer ſelbſt hatte ſein interesse dabey, daß ſothaner Hof auf keine art noch weiße beleidiget oder aufgebracht werden möchte.“

Unter ſolchen Umſtänden zog man es in Straßburg vor, ſich mit Mainz zu vergleichen und ſandte den Stadt-Advocaten Dr. Stößer als Deputirten dahin ab. Derſelbe ließ ſich, einſehend, daß man ſeinen Forderungen nicht gerecht werden würde, zu folgendem Vergleiche mit den Vertretern des Mainzer Hofes bewegen:

„Daß wir ſolche Irrſalen durch unſere beederſeits dazu deputirte mit beeder theilen guter Verwilligung (jedoch im übrigen ohne praejudiz unſerer des Erzbiſchoffen und Churfürſten hieſiger Stappel-Gerechtigkeit) volgender Geſtalt vergleichen laſſen: daß nemlichen unſere der Statt Straßburg angehörige Schiffleuthe, wenn dieſelbe mit Kauffmanns-Gütern und Wahren oder ſonſt ledigen Schiffen von dannen herab nacher Maynz kommen, zwar innerhalb der beeden Frankfurter Oſter- und Herbſt-Meſſen, auch vierzehn Tag vor und vierzehn Tag nach denſelben, und alſo zuſammen ſechs Wochen lang mit und neben unſern des Erzbiſchoffen und Churfürſten Burgern und

Schiffleuten hinwieder andere Kauffmanns-Güter und Wahren, in ihre Schiffung einladen und zu Berg führen, nach verfloſſnen ſechs Wochen aber die ganze übrige Zeit des Jahrs ſich einiger Bergladung weder allhier zu Maynz, noch zu Frankfurt in keinen Weg oder Weiß anmaſſen, ſondern derſelben gänzlich enthalten, und ſolches allein denen Maynziſchen hieſigen Schiffleuten verbleiben, auch im übrigen denſelben ohnverwehrt ſeyn ſolle, mit ihren geladenen Schiffen, ſowohl in- als auſſerhalb Meßzeiten ohnverhindert nacher Strasburg zu fahren.

Deſſen zu wahrer Urkund ꝛc. Maynz, den 24. May 1681."

In Straßburg behauptete man zwar, daß dieſer Vergleich weder von dem gedachten Abgeſandten, noch von einem andern Magiſtrats-Mitgliede unterſchrieben ſei; ſo viel dürfte aber feſtſtehen, daß die beiderſeitige Ratification deſſelben nicht erfolgt iſt. Nichtsdeſtoweniger gab der Kurfürſt in Mainz in keiner Weiſe nach, und verblieb dieſe Angelegenheit in ſolchem Zuſtande bis zur Mitte des achtzehnten Jahrhunderts.

Im September des oben erwähnten Jahres hatte ſich Straßburg, wie oben bereits angedeutet, der Franzöſiſchen Herrſchaft unterworfen. Im Artikel V der Capitulations-Urkunde heißt es nach der deutſchen Ueberſetzung derſelben (vom Jahre 1716):

„Ihre Majeſtät bewilligen auch der Stadt Straßburg, daß Sie alle ihre Einkünfften, Gefäll, Zöll, Weg- und Brückengelder, wie auch die Handlung ſampt dem Kauffhauß, in aller bißherigen Freyheit nutzen, nieſſen und gebrauchen möge ꝛc."

Hiernach konnte es nicht zweifelhaft ſein, daß der Magiſtrat in Straßburg nach wie vor in Schifffahrts-Angelegenheiten zuſtändig war. Dieſes ward auch von den Franzöſiſchen Behörden anerkannt. Nur beim Vorliegen von Fragen, die das ſtaatliche Intereſſe berührten, wandte ſich der Magiſtrat, durch Vermittelung des eingeſetzten Königl. Prätors, an die Franzöſiſche Regierung, die indeſſen meiſtens nur zögernd geeignete Schritte that.*)

*) Der Franzöſiſche Schriftſteller Michel Chevalier konnte deshalb mit einigem Rechte ſagen: „In Folge eines kaum

Behufs beſſerer Vertheidigung Straßburgs wurde auf der Rheinſeite die Citadelle von der Franzöſiſchen Militärbehörde aufgeführt und zum Transport der dazu erforderlichen Materialien der Breuſch-Kanal hergeſtellt oder doch wieder fahrbar gemacht.

Nach erfolgter Herſtellung des Kanal's fand ſich für einen Theil der Schiffleute in Straßburg eine lohnende Beſchäftigung, während ihr Verdienſt bei der Rhein-Schifffahrt mehr und mehr zurückging. Einige Schiffsknechte ſcheinen ſich ſeitdem anderen Beſchäftigungen zugewandt zu haben, wie beiſpielsweiſe auch der Goldwäſcherei*).

Die Abtrennung des Elſaß vom Deutſchen Reiche hatte auch zur Folge, daß der Handel Straßburgs mit Bauholz aus dem Schwarzwalde faſt ganz aufhörte; man zog es vor daſſelbe direct zu verſchiffen. Der gute Erfolg, der anderwärts, beiſpielsweiſe auch auf der Murg**) erzielt wurde, mochte die Veranlaſſung ſein, daß ſich in Straßburg eine Geſellſchaft

---

zu verſtehenden Mißgriffes blieb der Rhein dem Elſaß verſchloſſen; wir Franzoſen waren es, welche dies ſo gewollt hatten". Lettres sur l'inauguration du chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

*) So heißt es unter Anderem in dem Ober-Bauherrn-Protokoll vom Jahre 1727 (S. 228) im Straßb. St. Archiv: Johannes Wachter, dem Schiffsknecht und Goldwaſcher, iſt mit Vorwiſſen und Bewilligung gnädiger Oberen Bawherren die Goldweyd am Rhein, in hieſigem Straßburger Bann auf drey Jahr lang, jährlich um 25 ß Pfenning verliehen worden, mit Condition, daß er wie zuuor den Goldſand ſouiel man benöthiget, à 5 Schilling Pfenning den Seſter auf dem Pfennigthurm fournieren ..... ſoll. Eine der Stadt Straßburg gehörige Goldwäſcherei befand ſich bei Auenheim bei Kehl und das oberhalb des letzteren Ortes gelegene Dorf „Goldſcheuer" führte ſeinen Namen von der dort betriebenen Beſchäftigung. Schneegans a. o. O.

**) Emminghaus, die Murgſchifferſchaft. Jena 1870.

„Pons und Compagnie“ bildete, welche den Zweck verfolgte, einen schiffbaren oder wenigstens zum Flößen von Holz geeigneten Kanal vom Schwarzwalde zum Rhein herzustellen. Der badische Hofgerichtsadvocat J. Zentner*) hat über dieses Project etwa Folgendes berichtet:

Im Jahre 1745 wurde der Hessischen Hanau-Lichtenbergischen Regierung, die einen Theil der sogenannten Maiwaldung bei Renchen besaß, ein Project zu einem Kanalbau vorgelegt. Dieser Kanal sollte von der Acher bei Gamshurst quer durch die Rench und den Maiwald nach Freistätt am Rhein (3 Stunden unterhalb Kehl) in einer Länge von 1½ Stunden gezogen werden. Es gehörte zum Plane, der Acher und der Rench die Einrichtung zu geben, daß in beiden Flüssen eine ordentliche Holzflößung aus dem Kappler- und Renchthale bewerkstelligt werden könnte. Die dabei betheiligten — bischöfliche Straßburgische und Markgräflich badische — Regierungen fanden mit der erstgedachten von Hanau-Lichtenberg das Unternehmen in mehrfacher Beziehung vortheilhaft und gaben ihre landesherrliche Bewilligung. Die Gemeinden Renchen, Ulm und Waldulm aber sahen in der gemeinnützigen Unternehmung in großer Selbstverblendung nichts als Nachtheile für ihr Eigenthum im Maiwalde. Sie widersprachen, suchten den Bau auf alle mögliche Weise, und selbst durch Thätlichkeiten, zu hintertreiben und machten die Sache bei den höchsten Gerichten anhängig.

In Gegenwart militärischer Macht wurde die vierte Aussteckung gemacht. Als es den obigen Gemeinden jedoch gelang, diese Anlage höchsten Orts als gefährlich für das deutsche Reich darzustellen, erließ die Kaiserin Maria Theresia selbst in aller Eile ein Einhaltungsmandat; ein Kaiserlicher Commissar (Geh. Rath Frhr. von Harrsch) wurde zur Untersuchung an Ort und Stelle gesandt, er fand, wie die

*) Das Renchthal und seine Bäder. Freiburg 1827. S. 211.

Anderen, nur Vortheil, nirgends Nachtheil bei dem Unternehmen.

Die Gesellschaft Pons und Compagnie setzte deshalb den Bau des Kanals fort. Allein die Verwegenen, welche schon früher Angesichts der Beamten die ausgesteckten Pfähle herausgerissen hatten, trieben die Sache gegen die Unternehmer noch weiter. Sie verjagten wiederholt die Arbeiter. Als es endlich trotz dieses Widerstandes dennoch zum Flößen kam, liefen die Gemeinden unter Sturmgeläute zusammen, zerstörten einen Theil des Kanals und verbrannten ein großes Magazin.

Zum zweiten Male (1749) erschien Militär-Execution, welche durch sechswöchentlichen Aufenthalt große Kosten auf die widerspänstigen Gemeinden häufte. In einem vom Militär geschlossenen Kreise mußten die Bewohner das Urtheil vernehmen, welches über acht derselben die Landesverweisung, über sieben Gefängnißstrafe und gegen alle eine Geldbuße von 5000 Fl. aussprach.

Der Kanal zerfiel, nachdem die Unternehmer zu Grunde gerichtet waren und ist nicht wieder hergestellt worden. Offenbar hatte bei der Widerspänstigkeit der gedachten deutschen Gemeinden neben der Beschränktheit auch die nationale Eifersucht eine Rolle gespielt; man übersah, daß die bessere Verwerthung des Holzbestandes den Gemeinden zu Gute kommen mußte und gönnte dem französisch gewordenen Straßburg die aus dem Holzhandel ebenfalls zu erzielenden Vortheile nicht. Diese würden natürlich auch den daselbst ansässigen Schiffleuten wesentlich zu Gute gekommen sein.

Während des Jahres 1692 erhielten die Schiffleute in Straßburg von dem Intendanten daselbst den Auftrag, für den königlichen Dienst verschiedene Transporte zu bewirken. Es ward damals ein Verzeichniß sämmtlicher Schiffleute angefertigt; danach betrug die Zahl derselben 87, nämlich: 35 Schiffleute aus dem „Umgang", 2 nicht darin befindliche, 3 Steuermänner und 47 Schiffsknechte; außerdem befanden sich noch 67 Schiffleute in Straßburg „in dem Schirm".

Der Intendant muß mit den, von den Schiffleuten geleisteten Dienſten nicht ſonderlich zufrieden geweſen ſein, denn in einem Memorial an den Rath der XIII beklagen die Oberen und Rathsherren der Anker-Zunft*), daß der Herr Intendant wegen ihrer Mitzünftigen eine „widrige opinion von ihnen gefaßt habe, ſie wären aber gänzlich unſchuldig, indem ſie bisher alle ſorgfältige Anſtalten zur Beförderung des Königlichen Dienſtes gethan, es käme aber daher, daß man ſie ſchlecht bezahle — die Schiffleute erhielten 30, die Schiffsknechte 25 Sols als Tagelohn — zu gefährlichen Reiſen gebrauche und einem vor dem anderen befreie", ſie richteten deshalb die Bitte an den Rath, „dem Herrn Intendanten die übele impression zu benehmen, gegenwärtig miserablen Zuſtand der Schifffahrt zu repraesentiren und demſelben zu verſichern, wann man ihnen ihre nothwendige sustentation verſchaffen werde, ſo würden ſie zu allen Königlichen Dienſten willfährig ſein."

Der bekannte Schriftſteller H. B. Oppenheim theilt, wohl unter Benutzung einer unrichtigen Quelle, in ſeiner werthvollen Schrift über die ſtaatsrechtlichen Verhältniſſe des Rhein's**) Folgendes mit: „Den Vertrag der Straßburger Schifferzunft, . . . . . wodurch dieſe der Mainzer gegenüber im Jahre 1681 auf jede Ladung im Mainzer Hafen entſagte, mit Ausnahme von ſechs Wochen für die Frankfurter Meſſen, dieſen Vertrag hob Frankreich, allem Völkerrecht zuwider, auf, ſobald es in den Beſitz von Straßburg kam, weil es nicht mit

*) Die Anker-Zunft hatte ſich in dieſem, wie in einigen anderen Fällen, unter Umgehung des Raths der XV, an den Rath der XIII gewandt. Bei Gelegenheit eines ſolchen Falles machte der erſtere geltend, daß er in Polizei- und Handwerksſachen ſowie Künſten ſouverain und an letzter Stelle entſcheide. Dieſes wurde auch von dem franzöſiſchen Hof anerkannt, als der Rath der XV ſich über ein gegen ihn ergangenes Urtheil des oberſten Gerichtshofes in Colmar aus Anlaß der Appellation eines Schiffers beſchwerte.

**) Der freie deutſche Rhein. Stuttgart und Tübingen. 1842.

contrahirt hätte." Dies entspricht nicht den thatsächlichen Verhältnissen; der obige Vergleich vom Jahre 1681 blieb trotz des Widerstrebens seitens der Stadt Straßburg, vielmehr in Kraft und in einem, die Schiffer Alt-Breisachs betreffenden Falle wurde von Französischer Seite das Fortbestehen solcher Verträge ausdrücklich anerkannt.

Der, von den Mainzer Schiffleuten im Jahre 1681 erzielte Erfolg ermuthigte vielmehr die Schiffer in anderen Städten und Dörfern am Ober-Rhein, den Anspruch zu erheben, die Vortheile der Schifffahrt auf demselben, und zwar sowohl zu Thal als zu Berg, mit denjenigen Straßburgs zu theilen.

Im Jahre 1725 behaupteten die Schiffer in Alt-Breisach, daß, weil nach den Bestimmungen der Friedens-Verträge die Schifffahrt auf den Rhein frei sein solle, es ihnen erlaubt wäre, sowohl Personen als Waaren zu Thal und zu Berg zu befördern. Die Straßburger Schiffleute meinten dagegen, daß Herkommen und Besitz die Schifffahrt regelten, den Breisachern aber durch den Vertrag vom Jahre 1496 die Beförderung der Waaren ganz untersagt, diejenige der Personen aber nur in beschränkter Weise gestattet wäre. Die Regierung in Freiburg nahm Partei für die Schiffleute Alt-Breisachs, der Magistrat in Straßburg nahm dagegen die Interessen der seinigen wahr. Die Angelegenheit gelangte vor die Französische Regierung, und König Ludwig XIV. entschied im Jahre 1729, daß die Friedens-Verträge weder die Bestimmungen der Convention noch die Rechte der Privaten derogirten. („Sa Majesté a jugé que les traités de paix n'ont point donné d'atteinte aux conventions et aux droits des particuliers hors les cas, où il peut y avoir des stipulations expresses)."

Die Französischen Staatsmänner mochten damals wohl erkennen, wie es ein unnatürlicher Zustand war, daß an der Grenze Frankreichs, auf dem Rheine, und besonders bei Straßburg, der Grenzfestung, eine Anzahl fremder Schiffer andauernd Transporte bewirkten und sich mit dem, nicht vielen Personen bekannten Laufe des Stromes vertraut machten. Wohl mit

Rückſicht hierauf und ferner, aus Anlaß der obigen Forderungen der Breiſacher Schiffleute, ward der Intendant im Elſaß de Brou autoriſirt, den Kaufleuten daſelbſt zu verbieten, Waaren durch ausländiſche und außerhalb der Provinz angeſeſſene Schiffleute auf dem Rhein befördern zu laſſen. Unter den oben geſchilderten Verhältniſſen konnte dies Verbot jedoch wenig Wirkung haben, da Mainzer und Baſeler Schiffer regelmäßig bis nach Straßburg fuhren. Dagegen wurden die Straßburger Schiffleute durch dieſe und andere franzöſiſche Verordnungen gewiſſermaßen als die alleinigen Schiffleute des Elſaß anerkannt.

In Straßburg ſelbſt ſah man dagegen in den maßgebenden Kreiſen wohl ein, daß der ſchiffbare Rhein eine ſchlechte Grenze ſei, zumal derſelbe doch nichts Anderes als die Mitte des von ihm durchfloſſenen Thales iſt, deſſen Bewohner viele gemeinſame Bedürfniſſe haben, ihn deshalb vielfach überſchreiten und auch als Verkehrsſtraße benutzen. In dem mehrfach erwähnten „Bedacht“ vom Jahre 1749, mit deſſen Ausführungen ſich der Magiſtrat in Straßburg durchaus einverſtanden erklärte, heißt es mit Bezug hierauf ſehr treffend:

„Sihet man . . . . . das interesse des Staats an, ſo kommt zu betrachten vor, das überhaupt aus dem Flor und der aufnahmb des commercii derſelbe ſeinen Vortheil ziehe, dahingegen in dem gegenſtand auch hauptſächlich dahin zuſehen iſt, daß der Rheinfluß, deſſen Lauff, Schwäche und Stärke beſonders in der provinz Elſaß nicht jedermänniglich bekandt gemacht werden möge; die Folgerungen hievon ſind nicht nöthig, daß man ſolche weitläuffig anführe und lehret die erfahrung, daß man hierunter nicht mit allzugenugſamer Behutſamkeit verfahren könne, die Conjuncturen ſind veränderlich, das gute Verſtändniß, welches man mit ein oder andern benachbarten Stand hat, kan durch Veränderung eines Ministri, durch einen Todesfall oder ſonſten unterbrochen werden, und was vor gefahr und überfall wäre nicht in Kriegszeiten die provintz unterworffen, wenn jedermänniglich und beſonders die jenſeit Rheiniſche unterthanen den

Rheinfluß und deſſen verborgenen cursus vollkommen kennten ꝛc.“

Nur wenige Jahrzehnte ſpäter war nichtsdeſtoweniger einzelnen deutſchen Schriftſtellern des Elſaß ſchon die Phraſe geläufig, daß der Rhein „die natürliche Schutzwehr des Landes“ gegen Deutſchland ſei.*)

Nachdem im Jahre 1737 die Schiffer in den, zur Grafſchaft Heſſen-Hanau gehörigen Orten Druſenheim und Freyſtett am linken, bezw. rechten Ufer des Rhein's ſich vergeblich bemüht hatten, den Straßburger Schiffleuten Concurrenz zu machen, verlangte auch der Kurfürſt der Pfalz für ſeine Schiffer gegen Ende der Vierziger Jahre einen Antheil an der Rheinſchifffahrt. Da derſelbe von Straßburg nichts erreichen konnte, ſo wandte er ſich dieſerhalb an den Kurfürſten von Mainz, welcher durch eine Convention vom Jahre 1749 ihm die Hälfte der, vordem von Mainzer Schiffern in Anſpruch genommenen Rhein-Schifffahrt in der Richtung nach Straßburg einräumte. Der Magiſtrat in letzterem Orte, welcher die Rechte deſſelben durch dieſe neue Theilung verletzt ſah, wandte ſich nunmehr um Schutz an den Franzöſiſchen Hof, der, nach vorausgegangenen Unterhandlungen, am 28. April bezw. 29. Mai 1751 mit den Kurfürſten der Pfalz und von Mainz zwei Verträge wegen Ausübung der Schifffahrt auf dem Rheine abſchloß. Der Wortlaut dieſer, in Franzöſiſcher Sprache abgefaßten Verträge befindet ſich im Anhange dieſer Schrift.

Der Vertrag mit dem Kurfürſten der Pfalz ſicherte den Rheinſchiffern derſelben den Genuß der Hälfte der Schifffahrt von Mainz nach Straßburg und zwar abwechſelnd während des ganzen Jahres zwiſchen ihnen und den Schiffern von Mainz.

Der Vertrag mit dem Kurfürſten von Mainz enthält im Weſentlichen folgende Beſtimmungen:

1) Daß den Straßburger Schiffleuten unabhängig von den ſechs Wochen zur Zeit der beiden Frankfurter Meſſen

*) Riehl a. o. O.

noch ein Monat ausſchließlich zur Bergfahrt gewährt werden ſollte, welcher durch das Loos beſtimmt wurde. (Unglücklicherweiſe fiel denſelben der Wintermonat Januar zu.)

2) Daß man in Betreff der Schifffahrt keine der Stadt Straßburg und ihren Schiffleuten Nachtheil bringende Neuerung einführen werde.

3) Daß Alles, was ſeit dem Vergleich im Jahre 1681 bezüglich der Schifffahrt bei den Schiffleuten in Straßburg gebräuchlich und herkömmlich ſei, denſelben auch für die Zukunft verbleiben ſollte, daß ſie demgemäß fortfahren könnten, in ihren Schiffen bis Cöln Fürſten, Grafen und andere Perſonen mit ihrem Gepäck zu befördern.

4) Daß in Betreff der Erhebung der Zollgebühren an den Pfälziſchen Zollſtätten und derjenigen in Mainz eine vollkommene Gleichheit zwiſchen den Schifferſchaften in Straßburg, Mainz und Mannheim herrſchen ſollte.

5) Daß die Pfälziſchen und Mainzer Schiffer bei der Bergfahrt von Speyer nach Straßburg keine anderen Steuerleute und Schiffsknechte als Straßburger heranziehen und ſich anderer Hilfe und Mitwirkung erſt in ſolchen Fällen bedienen durften, wenn die Stadt Straßburg es verabſäumt hatte, nach Speyer die erforderlichen Leicht-Schiffe, Steuerleute, Schiffer und Schiffsknechte zu ſenden.

6) Daß man von Seiten der beiden Kurfürſten unabläſſig darauf ſehen wollte, daß die Schifffahrt auf dem Rhein zu Berg bis Straßburg weder durch irgend etwas abgeändert, noch daß die Waaren durch Andere weggeführt oder zerſtreut würden.

7) Daß die Schiffleute in Straßburg davon entbunden werden ſollten, ihre, nach Frankfurt beſtimmten Frachten in Mainzer Schiffe zu laden, ſie vielmehr den Main hinauf fahren, ihre Fahrzeuge an das große Mainzer Marktſchiff befeſtigen und ſich anderer Steuerleute

oder Pferde der Stadt Mainz bedienen könnten, daß ſie Stapelabgaben zu zahlen hätten, die Schifffahrt in der Richtung nach Straßburg ſonſt aber mit keiner Abgabe belaſtet ſein ſollte.

Kaum waren dieſe Verträge abgeſchloſſen, als auch die Stadt Speyer ihre ſchon früher geäußerten Anſprüche auf die Antheilnahme an der Rhein-Schifffahrt von Neuem geltend machte. Dieſelbe verlangte, daß den Schiffern daſelbſt geſtattet werde, Landes-Erzeugniſſe und Waaren bis nach Straßburg zu befördern. Die Stadt Speyer vermochte jedoch ebenſo wenig Etwas zu erreichen als früher ſchon Alt-Breiſach und der Heſſen-Hanauiſche Hof in Buchsweiler für ſeine Unterthanen in Druſenheim und Freyſtett. Man blieb in Straßburg bei dem, aus dem Weſtphäliſchen Friedensvertrage herrührenden Grundſatze ſtehen, daß nur das Herkommen und der Beſitz der Schifffahrt vor dem Dreißigjährigen Kriege einen Anſpruch auf Beſchiffung des Rheins Behufs Beförderung fremder Waaren und Speditionsgüter gewährten.

Bis zum Jahre 1749 hatten die Pfälziſchen Schiffer ſowie diejenigen aus Speyer, Philippsburg, Worms ꝛc. ſowohl während der Frankfurter Meſſen als auch zu anderer Zeit im Jahre in Mainz und in Frankfurt am Main alle diejenigen Lebensmittel und Waaren, welche zum eigenen Bedarf dienten, in ihre Fahrzeuge eingeladen, die für Straßburg oder darüber hinaus beſtimmten aber in Worms, Mannheim oder Speyer ausgeladen und den Straßburger Schiffern überwieſen, welche die Weiterführung übernahmen. Ganz daſſelbe galt von den Schiffern in Durlach, Freyſtett, Greffern, Renchen und Druſenheim; dieſelben luden in Frankfurt und Mainz alle ſolche Gegenſtände ein, die zum Bedarf ihres eigenen Landes beſtimmt waren, während die, nach dem Breisgau und der Schweiz gerichteten Waaren den Schiffleuten aus Straßburg und Mainz vorbehalten blieben.

Das Beſtreben der Schiffer in obigen kleineren Orten war jetzt darauf gerichtet, Waaren in größerem Umfange zu be-

fördern. Was die Schiffer in Speyer nicht durch diplomatiſche Vermittelungen zu erreichen vermochten, fiel den, in den Badiſchen Orten anſäſſigen durch beſondere Umſtände und rechtzeitige Verwerthung letzterer faſt von ſelbſt zu.

Es war nämlich etwa bis zum Jahre 1730 ſtets Herkommen geweſen, daß die, auf dem rechten Rheinufer, in der Nähe Straßburgs, erzielten Landes-Producte über die Kehler Brücke auf Wagen nach Straßburg befördert wurden, um dort in Straßburger Schiffe verladen zu werden. Da die Faktoren in letzterem Orte ſich zur Zeit der Frankfurter Meſſen öfters beeilen mußten, um die Produkte daſelbſt rechtzeitig eintreffen zu ſehen, ſo geſtattete der Magiſtrat in Straßburg ſeinen Schiffleuten, in der Abſicht, die Beförderung zu erleichtern und zu beſchleunigen, die Fahrzeuge auf dem rechten Rheinufer zu beladen; es mußten aber im Kaufhaus zu Straßburg 2 Sols Gebühren für jeden geladenen Centner entrichtet werden. Dieſe Einrichtung währte bis zum Beginne des Oeſterreichiſchen Erbfolge-Krieges. Als damals die Schiffleute in Straßburg im Königlichen Dienſte beſchäftigt wurden, geſtattete man einer Anzahl Bauern, jene Erzeugniſſe in ihre kleinen Fahrzeuge zu verladen und nach Mainz zu befördern. Sie entrichteten außer der Kaufhaus-Gebühr in Straßburg der Anker-Zunft daſelbſt eine kleine Entſchädigung. Obſchon dieſe Erlaubniß von Seiten Straßburgs nur unter der ausdrücklichen Bedingung ertheilt war, daß dieſelbe widerruflich ſei, und obſchon ſie nach hergeſtelltem Frieden in der That widerrufen wurde, hörten die Bauern-Schiffer mit der Beförderung der Produkte nicht auf. Sie wurden vielmehr durch ihre jeweiligen Landesherren und ferner auch durch die Beamten im Kaufhauſe zu Mainz unterſtützt, welche letztere ihnen Rückfrachten für den Breisgau und die Schweiz überlieferten.

Auf dieſe Weiſe hatten die Bauern-Schiffer die Beförderung von Gütern aller Art begonnen und dehnten dieſelbe mehr und mehr aus, insbeſondere zum großen Nachtheil der Schifferzunft in Straßburg, welche vergeblich die Ausführung der

Verträge von 1751 verlangte. Dies war auch die Veranlaſſung der Abſendung einer Deputation, welche auf Anordnung des Magiſtrats in Straßburg und nach erfolgter Autoriſation des Miniſters, Herzogs von Choiſeul, ſich 1767 nach Mannheim und Mainz begab. Die Kurfürſtlichen Höfe in den beiden Städten ſtellten damals jedoch andere Grundſätze bezüglich der Ausübung der Rheinſchifffahrt auf; wenigſtens gab der Hof in Mannheim den Straßburger Abgeſandten zu verſtehen, daß man ihnen keine Mitwirkung zu einer Maßnahme leihen könnte, welche dem Völkerrecht und den Fürſten des Reiches entgegen wäre, daß der Vertrag von 1751 von der Schifffahrt diejenigen Schiffer nicht ausſchlöſſe, welche Unterthanen jener Fürſten wären. Der Hof in Mainz aber machte einen Unterſchied zwiſchen den, für das Elſaß und die Schweiz beſtimmten Waaren, welche allein Gegenſtand der Verträge und denjenigen für Württemberg und den Breisgau, für welche keine Beſtimmungen ergangen wären.

Nach Lage der politiſchen Verhältniſſe konnten die gedachten Kurfürſtlichen Höfe den Abgeſandten Straßburgs kaum eine andere Antwort ertheilen, obſchon man daſelbſt nicht davon befriedigt war. Noch andere Umſtände kamen den Bauern-Schiffern auf dem rechten Rheinufer zu Statten. Die Auflagen, welche im Elſaß von Tabak, Fellen ꝛc. erhoben wurden, waren nämlich die Veranlaſſung, daß eine Anzahl Bewohner Straßburgs ihre Induſtrie nach dem nahe gelegenen Kehl, jenſeits des Rhein's, verpflanzten und dort Manufacturen für die bezeichneten Gegenſtände, Behufs des Vertrieb's nach dem Auslande, anlegten. Der Magiſtrat in Straßburg trat dieſen Maßnahmen um ſo weniger entgegen, als er darauf rechnete, daß die Auflagen nur vorübergehende ſein würden und er den Bewohnern des Ortes die, aus jenen Handelszweigen zu erzielenden Vortheile gern erhalten wollte, welche ſonſt in andere Hände übergegangen wären. Das Straßburger Beiſpiel fand jedoch in Kehl Nachahmer, und es wurden daſelbſt nicht nur Manufacturen aller Art, ſondern daneben auch Erzeugniſſe des

Landes, des Schwarzwaldes und des Breisgaus aufgespeichert, ja eine förmliche Ladstätte errichtet. „Wer Kehl vor zwanzig Jahren (wahrscheinlich etwas früher) gesehen hat und sieht es izt, der wirds, wegen der großen Vermehrung der Häuser und der vielen Magazinen und Waarenlager, die seitdem daselbst errichtet wurden, nicht mehr erkennen“ *).

Besonders auch in umgekehrter Richtung, nämlich von Mainz zu Berg, beförderten die Bauern-Schiffer Waaren, welche angeblich nur zum eigenen Verbrauch, in der That aber nach dem Breisgau und Württemberg bestimmt waren und entzogen dergestalt den Straßburger Schiffleuten einen großen Theil ihres Verdienstes. Die Kurfürstlichen Höfe ließen die Bauern-Schiffe nicht nur in ihre Häfen zu, sondern begünstigten sie und die in Kehl eingerichtete Ladstätte auch in der Weise, daß ihre eigenen Schiffer, welche nicht an der Reihe zur Fahrt nach Straßburg waren, den Fahrzeugen der Bauern-Schiffer ihre Ladungen überwiesen, um sie dergestalt nach Kehl und von dort per Axe nach dem Breisgau und der Schweiz befördern zu lassen. Auf diese Weise wurden den Straßburgern in den Jahren 1765 und 1766 mehr als 60,000 Centner Waaren entzogen. Während die Straßburger Schiffleute allein seit 1749 bis zum Oesterreichischen Erbfolge-Kriege**) im

*) Hennenberg in der Denkschrift über die durchgehenden Schweizerwaaren und über die Schifffahrt. Geschichte u. Abh. oder Prot. der Els. Prov. 1788.

**) In obigem Kriege scheinen die Französischen Truppen auch die Fahrzeuge der Schiffer in anderen Orten am Rhein benutzt zu haben, da die Schiffe der Straßburger für ihre Zwecke nicht hinreichten. Die Zahl der Schiffe soll damals betragen haben:

| | |
|---|---|
| In Basel . . . . . | ? |
| „ Alt-Breisach . . | 4 |
| „ Straßburg . . | 66 |
| „ Hügelsheim . . . | 2 |
| „ Germersheim . . | 3 |
| „ Speyer . . . . | 6 |

Jahr durchschnittlich 25,000 Centner Waaren von Frankfurt, Mainz und Speyer nach Straßburg befördert hatten, betrugen die Gewichtsmengen in den Jahren 1766, 67 und 68 bezw. nur 14, 16 und 17 Tausend Centner, obschon der Handel sich inzwischen beträchtlich gehoben hatte. Dieser Verfall der Schifffahrt Straßburgs wurde daselbst um so empfindlicher gespürt, als man sich erinnerte, daß bereits 1653 das Gewicht der, zu Berg dahin beförderten Güter 26,000 Centner betragen hatte und in den darauf folgenden Jahren noch beträchtlicher gewesen war.

Der Magistrat in Straßburg, welcher keine Mühe scheute, die Interessen der Stadt und der Anker-Zunft daselbst zu wahren, erwog in einer, an den Französischen Hof gerichteten Denkschrift, der ich das Thatsächliche über den Verfall der Schifffahrt entnommen habe, ernstlich die Frage, ob es nicht an der Zeit sei, die Verträge aus den Jahren 1681 und 1751 zu kündigen und dafür die pünktliche Ausführung der Bestimmungen des Westphälischen Friedens zu beanspruchen, nach welchen die Schifffahrt auf dem Rhein in der Weise eingerichtet sein sollte, in welcher sie sich zur Zeit der Böhmischen Unruhen im Jahre 1618 befunden hatte. Man erinnerte daran, daß Straßburg als Deutsche freie Reichsstadt im Jahre 1669 die Einrichtung einer Ladstätte in Bischweiler verhin-

---

| | |
|---|---|
| Uebertrag | 81 |
| In Mannheim . . . | 12 |
| „ Worms . . . . | 15 |
| „ Oppenheim . . . | 5 |
| „ Mainz . . . . | 36 |
| „ Caub . . . . . | 8 |
| „ Coblenz . . . . | 12 |
| „ Bonn . . . . . | 5 |
| „ Cöln . . . . . | 40 |
| Summa | 214. |

Außer diesen Schiffen zum Transport von Gütern gab es überall noch kleine Fahrzenge zur Beförderung von Personen. Mémoire sur la navigation etc. 1753. Straßburger Bezirks-Archiv.

dert hätte. Daſſelbe wäre 1670 der Fall geweſen, als der Biſchof eine Ladſtätte in Wanzenau einzurichten beabſichtigte. Sehr bezeichnend heißt es zur Schilderung der früheren und damaligen politiſchen Lage der Stadt:

„Die Stadt Straßburg iſt durch ihre Capitulation autoriſirt, den Schutz des Königs dafür zu erbitten, daß dieſelbe in ihren alten Rechten, Gewohnheiten und Beſitze verbleibe und darauf zu halten, daß die eingetretene Aenderung in der Staats-Angehörigkeit ihre Lage nicht verſchlechtern könne noch dürfe und daß ſie ferner nicht verpflichtet ſei, unter der Herrſchaft Frankreichs zu dulden, was ſie niemals gedultet hätte, wenn ſie Kaiſ. Stadt und Stand des Reiches geblieben wäre"*).

Man bedauerte gleichzeitig, daß das, ehemals der Stadt Straßburg gehörige Fort in Kehl durch den Frieden von Ryswijck an Deutſchland abgetreten, hielt aber dafür, daß der Markgraf von Baden, dem daſſelbe vom Deutſchen Reiche überlaſſen wäre, damit nicht das Recht erworben hätte, in demſelben eine Ladſtätte anzulegen, zum Nachtheil der Zollgefällen, der Kaufleute und Schiffer der Stadt Straßburg.

Die vom Magiſtrat in Straßburg an den Königl. Hof gerichteten Eingaben und Beſchwerden hatten wenigſtens den Erfolg, daß am 23. September 1773 der im Anhange abgedruckte ausführliche Beſchluß (Arrest**) des Königl. Staatsraths, die Schifffahrt auf dem Rhein be-

*) »La ville de Strasbourg est par sa Capitulation autorisée à réclamer la protection du Roi pour être maintenue dans ses anciens Droits, Usages et possessions, et a soutenir que son Changement d'Etat n'a pû ni dû détériorer sa Condition et qu'elle n'est pas obligée de souffrir sous la Domination de la France, ce qu'elle n'aurait jamais souffert, lorsqu'elle était Ville Impériale et Etat de l'Empire etc.“

**) Der franzöſiſche Text befindet ſich in Schoepflin's Alsatia diplomata pag. 527 et 28.

treffend, erging, durch welchen auf der, inzwiſchen zerſtörten Feſtung Louis (vom National-Convent Fort-Vauban genannt), unterhalb Straßburgs, ein Control-Bureau errichtet ward. Man befand ſich durch daſſelbe in der Lage, die an demſelben vorbeifahrenden Schiffe zu beaufſichtigen. Drei Jahre ſpäter wurden drei Badiſche Fahrzeuge, welche den, der Stadt Straßburg ſchuldigen Rhein-Zoll nicht entrichtet hatten, daſelbſt mit Beſchlag belegt und öffentlich verſteigert. Eine erhebliche Aenderung ſcheint aber durch die erwähnte Einrichtung nicht erzielt zu ſein, denn im Jahre 1786 hebt die Anker-Zunft in einer, an den Magiſtrat in Straßburg gerichteten Eingabe hervor, daß die Kehler und Freiſtetter Schiffer (die Zahl derſelben hatte ſich nachgerade auf 14 vermehrt) ſich zu einer „Societät" verbunden hätten und Schifffahrt in größerem Maßſtabe betrieben. Daſſelbe iſt auch erſichtlich aus einer, der Elſäſſiſchen Provinzialverſammlung im Jahre 1787 erſtatteten Denkſchrift*), denn es heißt daſelbſt: „Die Verſendungen nach der Schweiz durch Schreck (am rechten Rheinufer) und Kehl haben wieder aufs neue angefangen, und geſchehen izt häufiger als niemals: weil ſeit dem letzten Augſtmonat bis den 18ten November, folglich in weniger als vier Monaten, fünfzehn Schiffe von Mainz nach Schreck abgingen, die nach Kehl beſtimmt waren, wovon mehrere zwei bis drei tauſend Centner enthielten. Zwei Drittel derſelben waren Schweizergüter." Bemerkt wird dabei, daß die Straßburger Handelsleute und Commiſſionaire die Concurrenz der Factoren in Kehl nicht aushalten könnten, weil dieſe bei Weitem nicht ſo viele locale Beſchwerden zu tragen hätten, als die erſten, an keine Reihefahrt noch an einen beſtimmten Frachtpreis gebunden wären und weder Domainen- noch Kaufhaus-Gebühren zu entrichten hätten.

Anders verfuhr man gegen die, am linken Rheinufer an-

---

*) Hennenberg a. o. O.

ſäſſigen Druſenheimer Schiffer. Der Intendant de la Galaizière verbot denſelben im Jahre 1788 bei 500 Livres Strafe, in Mainz, Frankfurt oder anderen Orten am unteren Theile des Rhein's Kaufmannsgüter einzuladen, welche für Ortſchaften am rechten Ufer deſſelben, nach Straßburg, dem Ober-Elſaß und der Schweiz beſtimmt waren.

Neben dieſer, den Straßburger Schiffleuten von mehreren Seiten bezüglich der Handelsſchifffahrt gemachten Concurrenz darf man die Erſchwerungen nicht außer Auge laſſen, welche ihnen durch die Stapelgebühren in Speyer, Mainz und die, ſeit dem Beginn des dreißigjährigen Krieges weſentlich erhöhten Zollabgaben bei den verſchiedenen Zollſtätten am Rhein erwuchſen. Der Oberherr der Anker-Zunft Wencker gab ſchon 1684 den Klagen der Schiffleute in Straßburg über die letzteren Abgaben beredten Ausdruck, wenn er etwa Folgendes ſchrieb: „Der Rhein, dieſe natürliche Verbindungsader zwiſchen Italien und den Niederlanden, der ehemals der verkehrreichſte und wegen ſeines Handels berühmteſte Fluß Europa's war, iſt jetzt der ödeſte und verlaſſenſte geworden. Die Haupt-Urſache dieſer Veränderung iſt ohne Zweifel die Erhöhung der Zölle geweſen, welche während des Krieges mit Schweden und kurze Zeit vorher erfolgte. Man hat verſucht in dieſer Beziehung durch den Frieden von Münſter Abhilfe zu ſchaffen, aber die darüber erlaſſenen Beſtimmungen ſind bis jetzt nicht ausgeführt worden . . . . . Von Straßburg bis Mainz giebt es 10 Zollſtätten*). Der Kurfürſt der Pfalz hatte ehemals eine Zollſtätte in Selz, eine andere in Neuburg, eine dritte in Germersheim; 1674 ließ er alle drei nach Mannheim, woſelbſt

*) „Gegen Ende des achtzehnten Jahrhunderts betrug noch die Zahl der Zollſtätten von Straßburg bis zu den Gränzen von Holland mehr als dreißig, wodurch die Schiffe, wegen des allzu häufigen Anlandens, in ihren Fahrten außerordentlich aufgehalten wurden.“ Ockhardt, Geſchichtl. Darſtellung der fr. u. ſpät. Geſetzg. über Zölle u. Handelsſchifffahrt. Mainz 1818. S. 273.

ſchon früher ein Zoll erhoben wurde, verlegen, ſo daß die Schiffer und Kaufleute genöthigt ſind, dem gedachten Kurfürſten den Zoll der drei Büreaus nebſt demjenigen von Mannheim ſelbſt zu entrichten. Unter den Zollſtätten befanden ſich diejenigen in Schreck, woſelbſt der Markgraf von Baden-Durlach Zollgebühren erheben ließ, ferner in Philippsburg, deſſen Büreau dem Biſchof von Speyer gehörte, in Germersheim, deſſen Abgaben für Rechnung des Biſchofs von Mainz erhoben wurden u. ſ. w." Für die Straßburger Schiffleute war mit am beſchwerlichſten die Erhebung der Zölle am ſogenannten Gravelsbaum. Dieſe Zollſtätte gehörte dem Landgrafen von Hanau und erhob Gebühren für alle zu Berg gehenden Tranſitwaaren. Zwiſchen dem Magiſtrat in Straßburg und der Regierung in Buchsweiler waren dieſerhalb 1547 und 1638 beſondere Verträge abgeſchloſſen. Im Jahre 1738 klagten die Schiffleute in Straßburg, daß man nunmehr auch von den zu Thal beförderten Gütern Zoll beanſpruche.

Die, über die Schifffahrt geführte Correſpondenz vervielfältigt ſich mit dem Rückgange derſelben. Schon der ehemalige Sekretair der Straßburger Handelskammer Spindler, welcher einige intereſſante Aufzeichnungen aus dem Archiv der im Jahre 1687 begründeten und ein gewiſſes Aufſichtsrecht über den Handel und Schifffahrt im Orte ausübenden „Körperſchaft der Kaufleute" (corps des marchands) in Straßburg veröffentlicht hat*), ſagt, indem er einen Rückblick auf die Straßburger Rheinſchifffahrt wirft:

„Man könnte ganze Bücher darüber ſchreiben, wenn man über alle Fragen berichten wollte, welche in dem Schooße der Körperſchaft der Kaufleute ſeit 1687 bis auf unſere Zeit über die Rheinſchifffahrt in politiſcher, commercieller und perſönlicher Beziehung behandelt wurden: ſie umfaſſen die Souverainitäts-Rechte in Verbindung mit denjenigen der Kurfürſten

*) A. o. O.

von Mainz und von der Pfalz, die Vortheile der Handelshäfen, die mehr oder weniger ausſchließlichen Rechte, die ganz oder theilweiſe durch die gegneriſchen Schifferſchaften beſtrittenen Rechte, Waaren aus einem Hafen zum anderen oder aus einem Theile des Stromes nach einem anderen zu befördern; die Theilung der Schifffahrt zwiſchen den Staaten; den (erſt ſpäter eingetretenen) Unterſchied zwiſchen der großen und kleinen Schifffahrt; die Gemeinſchaft, welche zwiſchen zwei oder mehreren Städten zeitweiſe beſtanden hatte, wie zwiſchen Straßburg, Mainz, Köln, Frankfurt am Main und Mannheim; die Reihefahrt; das Intereſſe der Städte, Ankerplätze anzulegen, in Folge der Eigenſchaften der Gewäſſer des Stromes, welche nicht geſtatten, denſelben in ſeiner ganzen Ausdehnung zu befahren; den Frachtpreis, welcher einer amtlichen Feſtſtellung unterlag, was von der einen Seite als eine Feſſel für den Handel und von der anderen als eine Maßregel der Sicherheit und des Wohlſtandes für die Schifffahrt betrachtet wurde; die Verbeſſerungen in der Art und Weiſe der Erhebung des Octrois; die Verringerung der Zollſtätten, um den Schiffern Zeit zu erſparen; die Verringerung der Schifffahrts-Gebühren; weſentliche Verbeſſerungen des Stromes, des Schifffahrts-Kanales, der Leinpfade, damit Menſchen und Pferde nicht befürchten durften, in Sümpfen ſtecken zu bleiben; die zeitweiſe Beſichtigung des Stromes und Herſtellung von Baken zur Kennzeichnung der gefährlichen Stellen; den Ort ſowie die Art und Weiſe der Ausbildung ſolcher Steuerleute, wie Straßburg ſie ſtets beſeſſen hat; die Feſtſetzungen der Vergütungen im Falle des Schiffbruches oder der Ueberwinterung; die Inanſpruchnahme von Sicherheit für Beförderungen zu Kriegszeiten ꝛc.

Der größte Theil dieſer Angelegenheiten hatte eine Wichtigkeit, die inzwiſchen eingebüßt iſt, nachdem ein vollkommeneres und den Anſprüchen unſerer Zeit mehr entſprechendes Verkehrsmittel an die Stelle der früheren Schifffahrt getreten iſt. Die Waſſer-Woge des Rheins iſt nunmehr durch die Eiſenbahn-Schiene, das Schiff durch den Waggon erſetzt."

Das Letztere iſt zwar richtig für den Ober-Rhein; auf dem Mittel- und Unter-Rhein behaupten ſich aber neben den Eiſenbahnen die Dampfſchiffe, während auch dort die Segelſchifffahrt mehr und mehr verdrängt wird.

## VI.

### Die Schiffleut-Zunft und ihre Statuten aus den Jahren 1717 und 1752.

Es konnte nicht ausbleiben, daß die politiſchen Ereigniſſe, welche das Elſaß und Straßburg in den Jahren 1648 bezw. 1681 betroffen hatten, Einfluß auf die Organiſation der Schiffleut-Zunft in Straßburg ausübten. Man empfand im Schoße derſelben nachgerade lebhaft das Bedürfniß, die Zunft-Statuten einer eingehenden Durchſicht zu unterziehen. Im Jahre 1716 verfaßte die Anker-Zunft einen Entwurf revidirter „Articul“ oder Statuten, welche im folgenden Jahre nach erfolgter Berathung durch die „Ober-Handwerks-Herren“ als „Artikel E. E. Zunfft der Ancker alhier zu Straßburg“ vom Magiſtrat daſelbſt beſtätigt wurden. Ein Theil der alten Statuten wurde „nach den jetzigen Läufften und Zeithen emendirt und verbeſſert“, während der andere Theil in Kraft verblieb.

Nachdem im Jahre 1751 wegen der Rheinſchifffahrt auf der Strecke Straßburg Mainz zwiſchen dem König von Frankreich und den Kurfürſten der Pfalz und von Mainz zwei Verträge abgeſchloſſen waren, welche fortan die geſetzliche Grundlage für den Betrieb bildeten, mußte man ſich entſchließen, in Uebereinſtimmung damit, die Statuten der Schiffleute in Straßburg vollſtändig umzuarbeiten. Der, wiederum von den Vorſtehern der gedachten Zunft verfaßte Entwurf wurde demnächſt, unter Zuziehung verſchiedener Deputirten, in diejenige Form gebracht, wie ſie der Abdruck im Anhange zeigt. Da dieſe Statuten keine Ueberſchrift tragen, ſo habe ich ſie Behufs beſſerer Kennzeichnung „Neue Statuten der Schiffleut-Zunft in Straßburg“ betitelt. Nach erfolgter Beſtätigung vom

Magiſtrat daſelbſt traten dieſelben 1752 in Kraft und zwar an Stelle aller früheren, für die Anker-Zunft daſelbſt ergangenen beſonderen Beſtimmungen.

Der Straßburger Schriftſteller Nicolay hat in ſeiner, 1760 herausgegebenen Diſſertation über die Rheinſchifffahrt Straßburgs die neueren Statuten der Schiffleute daſelbſt nicht beſonders erwähnt; auch anderwärts iſt von denſelben nicht die Rede. Daher dürfte es kommen, daß man heutzutage in Straßburg nichts von dem Vorhandenſein neuerer Statuten weiß, zumal auf dieſelben in den, im Straßburger Stadt-Archiv vorhandenen Repertorien nicht verwieſen iſt. Erſt bei meinen Forſchungen habe ich dieſe Statuten in einem Protokollbande des Raths der XV entdeckt. Der bekannte Schriftſteller W. H. Riehl ſagt in ſeinen „Elſäſſiſchen Culturſtudien“ *): „Von allen Rheinſtädten beherrſchte Straßburg das weiteſte Stromgebiet, es ſorgte planvoll für Fahrbarkeit und Sicherheit ſeiner langen Waſſerſtraße, und die Schiffer der Stadt zählten zu den bevorzugten Zunftgenoſſen, wovon „der Enckerzunft Artikelbuch“ Zeugniß gibt, welches mit dem Jahre 1350 beginnt und — bezeichnend für den hereingetretenen Wandel dieſer Dinge — mit dem Jahre 1748 geſchloſſen wurde“. Der Grund des Abſchluſſes des bezeichneten Buches war jedoch der, daß bald darauf die Beſtimmungen der neuen Statuten in Kraft traten, die wahrſcheinlich wegen Raummangels in demſelben nicht mehr nachgetragen werden konnten.

Während die Statuten vom Jahre 1717 im Weſentlichen nur eine Zuſammenfaſſung verſchiedener, vordem ergangener Beſtimmungen für die Genoſſen der Anker-Zunft ſind, bringen diejenigen aus dem Jahre 1752 manches neue und vor Allem gehörig geordnetes Material, aus welchem man ein ziemlich deutliches Bild der Wirkſamkeit der vormaligen Anker-Zunft in Straßburg gewinnen kann.

---

*) A. o. O.

Die Beförderung von Personen auf dem Rhein bei der Thalfahrt währte auch im vorigen Jahrhundert noch fort, obschon inzwischen Postverbindungen den Strom entlang eingerichtet waren. Die Zahl der, die Wasserstraße benutzenden Wallfahrer*) hatte sich aber inzwischen sehr vermindert. Da die Handwerksgenossen bei der Beförderung der Personen, bezw. bei den „Bruderfahrten" keinen genügenden Erwerb mehr fanden, so suchten sie in Frankfurt am Main Güter zur Rückfahrt zu erlangen. Darüber beschwerten sich die Schiffleute des großen „Umgangs", was zur Folge hatte, daß die, beim Gericht der Anker-Zunft verklagten Handwerksgenossen häufig zur Strafe gezogen wurden. Erst im Jahre 1726 kam unter Mitwirkung der „Oberen Kaufhaus-Herren" zwischen beiden Klassen der Schiffleute folgender Vergleich in Betreff eines einzurichtenden „Umgangs der Meßreisen" zu Stande, in den die ältesten Handwerksgenossen aufgenommen wurden:

„Ersten, daß von dato an unter ihnen denen Handwerksgenoßen, welche bereits ihr 26. jährig Alter völlig erreicht, die Schiffarth wohl erlernet, für Steurleuth und Rubknecht sich gebrauchen laßen, und übrigens wohl auffgeführet haben, in specie aber mit eigenem Schiff und Geschirr versehen seind, ein ordentlicher Umbgang in conformitet des Zunfftbüchleins, wie deren Nahmen, nacheinander darinnen enthalten, auffgerichtet werden solle.

2do daß aus solchem Umbgang in die beeden Frankforther alß Oster- und Herbst-Meß jedesmahl nicht mehr alß drey Schiff so die hießige Herrn Schiffleuth in die obgedachten Meßen führen, abgehen, vndt bey jedem Gefährdt nach laut

*) Die Zahl der, in Straßburg in der sogenannten elenden Herberge nach urkundlichen Nachrichten untergebrachten bzw. beköstigten armen Pilger giebt über die Zahl der Wallfahrer in früherer Zeit einigen Anhalt. Es waren 1530 23,548, 1587 73,688, 1635 60174, 1634 41,244.

Articuls nicht mehr alß zwey Gemeinen ſein ſollen, die ſich zufolg der Ordnung jedesmahl darzu einſchreiben, und nach Endigung ſothaner Gemeinſchafft, wie auch gethaner Abrechnung wieder austhun laßen ſollen.

3tio Solle einem jeden von dießen dreyen Compagnie-Schiffen zu Beſtreitung der Cöſten jedesmahl Einhundert und fünffzig Centner zu Thal, worunter der Wein, Brandenwein und Eßig mit begriffen ſeyn ſolle, und drey hundert Centner zu Berg und nicht mehrers (außer was frembde Güther ſeind, ſo unterwegs ausgeladen werden) zu laden erlaubt ſein. In dem übrigen aber ſollen ſie ſich umb mehreres einzuladen allhier nicht anmaßen, weniger dißfalls unter was praetext es auch ſeyn möchte, umb mehrer Einladung, wie bißhero geſchehen, sollicitiren; und ſolle es ſonſten wegen denen Spiehl- und anderen Reißen bei denen Articulen undt deren beygeſetzten Straaffen, in allem verbleiben.

4. Falls ſich zutrüge, daß mehrere Leuth zu Schiff ſich hinunter begeben wolten, und aus Vortheyl mehr alß drey Reißen gemacht würden, ſo ſolle es doch, außer denen dreyen Keinem mehr erlaubt ſein, weder zu Thal noch zu Berg einiges Guth, zu laden.

5. Solle es auch bei der Zahl deren, ſo jetzo in ermelten Umgang admittiret worden, verbleiben und kein fernerer darein genommen werden, biß einer von denſelben abgehet, alßdann ſolle derjenige, der am tüchtigſten erfunden, an deßen Platz gelaßen werden.

6. Solle zu denen außer Meßzeit fürfallenden Bruderfarthen kein Guth geladen werden.

7. Daß in allhießigem Kaufhauß Keinem kein Guth eingeladen werden werden ſolle, der nicht einen ordentlichen Fertiger Zettel zu produciren hat.

8. und Letztens ſolte ſich auch begeben, daß in ſothanem Umbgang ſich einer oder der andere ungebührlich aufführen würde, daß auff genugſamen deßen Beweißthumb E. E. Zunfftgericht denſelbigen auszuſchließen berechtiget ſein ſolle.

Uebrigens ſolle es bey all übrigen, denen Articuln gemäß ſein Verbleiben haben."

Dieſer, von 10 Handwerksgenoſſen vollzogene Vergleich wurde vom Magiſtrat in Straßburg mit der Maßgabe beſtätigt, daß die Strafe gegen die Widerhandelnden 20 Liv. betragen ſollte. Die „Oberen Kaufhaus-Herren" ſollten ferner über die Nothwendigkeit einer vierten „Reiſe" — Punkt 4 — befinden.

Der Inhalt der im Jahre 1751 abgeſchloſſenen Verträge ließ es jedoch wünſchenswerth erſcheinen, die Schiffleute der beiden Arten Reiſefahrten wieder in einen „Umgang" zu vereinigen. Das Nähere hierüber ergeben die Beſtimmungen in dem Artikel 12 und folgende der Statuten vom Jahre 1752. Hiernach gab es fortan wieder nur zwei Klaſſen von Schiffleuten: ſolche des „Umgangs" und „Handwerksgenoſſen." Man hielt in den maßgebenden Kreiſen Straßburgs entſchieden dafür, daß die Beſtimmungen in Betreff der Eintheilung der Schiffleute in zwei Klaſſen ſehr viel dazu beigetragen hätte, ſelbigen bei dem Kaufmannsſtande und dem großen Publikum Vertrauen zu erwecken und zu erhalten. Dergeſtalt gehörten zur erſten Klaſſe der Schiffleute hauptſächlich diejenigen, welche durch längere Erfahrung, geſchickte und ſichere Beförderung der Waaren ſich Ruf verſchafft hatten. Sobald ein Schiffer dieſer Klaſſe mit Tode abging, wählte man aus der zweiten, den Handwerksgenoſſen, den dazu am meiſten geeigneten Schiffer, welcher daneben entweder „Schiff und Geſchirr" oder ausreichendes Vermögen beſaß, um erforderlichen Falles auch Caution ſtellen und Auslagen machen zu können.

Die Einbuße, welche die Rheinſchifffahrt Straßburgs ſeit Mitte des vorigen Jahrhunderts erlitt, prägt ſich unter Anderem auch in der zurückgehenden Zahl der Schiffleute der erſten Klaſſe aus. Nach Artikel 12 der Statuten vom Jahre 1752 ſollte die Zahl dieſer Schiffleute „biß auf dreyßig Perſohnen abſterben." Immerhin war die Zahl der zur Ankerzunft gehörigen werkthätigen Mitglieder noch ziemlich bedeutend.

Aus dem, im Jahre 1789 verfaßten „Zunft-Büchlein", von welchem im Anhange dieſer Schrift ein Auszug gegeben iſt, erſieht man, daß damals 29 Schiffer zum „Umgang" gehörten, außerdem waren vorhanden: 20 Steuerleute nebſt 2 Vicaren, 38 Handwerksgenoſſen und 51 Schiffleute, welche das „Handwerk" noch nicht hatten. Die Zahl der, bei der Ankerzunft „dienenden" Perſonen betrug im Jahre 1681 im Ganzen 160, 1789 230*).

Oben iſt bereits angedeutet, daß die Beförderung von Perſonen auf dem Rhein ſich nachgerade vermindert hatte. Die Franzöſiſche Geſetzgebung war derſelben überhaupt nicht förderlich. Bereits in den Jahren 1745 und 1746 war eine Ordonnanz folgenden Inhalts ergangen:

„Wenn Perſonen, welche mit der Poſt eingetroffen ſind, von derſelben abgehen, um ſich demnächſt auf einem Fluſſe befördern zu laſſen, ſo darf der Unternehmer des Waſſer-Fahrzeuges oder der Schiffer desjenigen Ortes, woſelbſt ſich eine Poſt befindet, die Beförderung der Perſonen nur übernehmen, wenn er dem Poſthalter für jede Perſon, ſei es Herr oder Diener, drei Livres entrichtet."

Obſchon dieſe Ordonnanz im Elſaß nicht veröffentlicht und deshalb nicht rechtskräftig geworden war, ſo wurden doch 1771 zwei Schiffleute Straßburgs verurtheilt, dem Poſthalter Teutſch daſelbſt den obigen Betrag für jede, zu Schiff beförderte Perſon zu entrichten. Seitdem erhob der Letztere dieſen Betrag von jedem Reiſenden auf dem Rheine, ſofern er früher nur einmal die Poſt benutzt hatte. Vergebens hob der Magiſtrat in Straßburg in einer, an den Königl. Hof gerichteten Beſchwerde hervor, daß dieſe Beſtimmung den Privilegien der Stadt und der Ankerzunft, ſowie ferner auch den Verträgen vom Jahre 1751 zuwider ſei, zumal die letzteren der Zunft ausdrücklich die Beförderung von Fürſten, Grafen und anderen

*) Heitz, a. c. O. S. 80.

Perſonen garantirten. Bei dieſer Gelegenheit erwähnte man unter Anderem, daß einige Dom-Capitulare gewohnheitsmäßig alle Jahr in Straßburg mit der Poſt einträfen und nach einem Aufenthalt von 3 Monaten daſelbſt den Rhein wieder hinab führen. Der Magiſtrat fühlte ſich durch Anwendung der obigen Ordonnanz um ſo mehr verletzt, als ſie dem Intendanten eine gewiſſe Jurisdiction über die Bürger Straßburgs einräumte, die er bisher allein gehabt hatte. Erſt auf eine, an den General-Intendanten der Poſt, d'Ogny, gerichtete Eingabe des Magiſtrats wurde die prompte Ausführung der obigen Ordonnanz mit ihrer einſchränkenden Beſtimmung bezüglich des Reiſens mit der Poſt, durch den Poſthalter in Straßburg geſichert.

Von den, früher durch den Magiſtrat erlaſſenen Vorſchriften in Betreff der Größe und das Maximum der Beladung der Schiffe hatte man nachgerade Abſtand genommen, denn man findet in den ſchriftlichen Aufzeichnungen aus dem ſiebzehnten Jahrhundert mehrfach die Angabe, daß in Straßburg 1000 bis 1500 Centner Gut in ein Fahrzeug verladen wurden. Schon im Jahre 1668 hatten jedoch die Straßburger Kaufleute darüber Klage geführt, daß die Schiffer zu große Fahrzeuge benutzten, dies dem Handel aber Schaden verurſache, weil zu viel Zeit erfordert werde, dieſelben vollſtändig zu befrachten. Die Güter würden auf ſolche Weiſe den Empfängern nicht ſo ſchnell zugeführt, als man es verlangen könnte. Nachdem ſolche Klagen in den Jahren 1686 und 1687 wiederholt waren, und die Schiffleute nicht umhin konnten, dieſelben als gerechtfertigt anzuerkennen, kam zwiſchen den betheiligten beiden Zünften ein Vergleich dahin zu Stande, daß die Schiffleute fortan ſich „halbe Laſtſchiffe“ an Stelle der älteren, größeren Fahrzeuge anſchaffen, letztere aber in Mainz ꝛc. verkaufen ſollten. Mit der Anſchaffung neuer Fahrzeuge ſcheint es jedoch nicht ſo ſchnell gegangen zu ſein, als man ſich verpflichtet hatte, wenigſtens gingen die Beſtimmungen des getroffenen Vergleichs mit dieſer Verpflichtung faſt wörtlich

in den Artikel 32 der oben erwähnten, erst 30 Jahre später in Kraft gesetzten Statuten über.

Vom Jahre 1752 ab wurden an Stelle der bisher benutzten älteren Fahrzeuge zwei „große Lastschiffe“ und fünf kleinere, sogenannte „Compagnie-Schiffe“ für die Schiffleute des „Umgangs“ eingestellt. Bemerkenswerth ist es, daß diese Fahrzeuge nach § 52 der Statuten vom Jahre 1752 gemeinsames Eigenthum der betreffenden Schiffleute waren; sie bestanden aus Eichenholz und hatten die Form der sogenannten Rheinberger. Wie die oben bezeichneten Statuten ergeben, wurden in Straßburg außerdem noch folgende Gattungen von Fahrzeugen benutzt: Berner, Wallenstader und Basler Schiffe — sämmtlich wohl aus der Schweiz kommend — Holz- und Iller-Schiffe — die letzteren dürften ihren Namen von der Ill haben —, Rothau-, Stuhl- und Küheschiffe, Esel- und Hornnachen, Ankernachen und Dreibörder. Ferner gebrauchten die Fischer vorzugsweise: Weydschiffe — oder Weydlinge —, Flößschiffe, Ruderbäume, Laueln, Riemen und Muschen. Es sind dies Namen, welche heutzutage fast durchgängig nicht mehr bekannt sind.

Behufs Beschleunigung der Transporte trafen die Straßburger Schiffleute im Jahre 1773 unter einander einen, demnächst obrigkeitlich bestätigten Vergleich, wonach keiner von ihnen länger als 14 Tage in Mainz „in Ladung stehen“, sondern mit Ablauf dieser Frist abfahren sollte. Derjenige Schiffer, welcher eine größere Quantität Güter als 1000 Centner*) geladen hatte, sollte einen Betrag in eine gemeinschaftliche Kasse zahlen, aus der derjenige Schiffer zu entschädigen war, welcher weniger Ladung als die angegebene

*) In der, 1749 vom Kurfürsten in Mainz erlassenen „Ordnung über die Straßburger Fahrt“ war bestimmt, daß die im Mainzer Hafen in Ladung liegenden Schiffer zu Berg abfahren sollten, wenn sie 2000 Centner eingeladen hatten. Schirges, der Rheinstrom. Mainz 1857. S. 31.

erhalten hatte. Im Jahre 1782 ging man zu der Einrichtung über, daß der Wasserbestätter am Anfange eines jeden Jahres die Abfahrtstage der Schiffe während desselben bestimmte; erstere wurden im Interesse des betheiligten Publikums bekannt gemacht, eine Einrichtung, welche sich durchaus bewährte. In späterer Zeit ging an jedem 10. Tage ein großes Güterschiff regelmäßig von Straßburg nach Mainz ab.

Für den Betrieb der Schifffahrt zu Berg war die Herstellung und Unterhaltung der, am Rheinufer sich hinziehenden Leinpfade zum Ziehen der Fahrzeuge sehr wichtig. Erst im Jahre 1754 erließ der Intendant Lucé in Straßburg, auf Ansuchen der Anker-Zunft daselbst, eine ausführliche Ordonnanz bezüglich der Herstellung des Leinpfades im Elsaß, aus welcher ich Folgendes hervorhebe:

„Nachdem Uns von der alhiesigen Schifleuth-Zunft vorgestellet worden, wie daß sie einen merklichen Schaden leyden und in ihrer Schiffart auf dem Rhein sehr aufgehalten werden, theils dadurch daß man bis anhero keine Sorge getragen, längst dessen Ufer einen ordentlichen und aneinander hangenden Weg zum ziehen zu unterhalten, theils auch durch den Umsturtz großer Bäumen, welche wann sie zu nahe an dem Ufer stehen in den Fluß fallen, sobald das Wasser die Erde von deren Wurtzeln abgespühlet, wodurch dann der Gang der Schiffen alßo verhindert wird, daß in diesen Theilen die Schiffart sehr beschwerlich, ja manchmalen auch gefährlich ist, und Wir vor unumgänglich nothwendig erachten deßhalben die behörige Vorsehung zu thun.

Alß befehlen Wir Intendant obbemeldt, daß in dem künftige Monat Mertz die Gemeinden oder Privat-Personen, welche an dem linken Gestad des Rheins, von der Wantzenau an bis nacher Lauterburg eygenthumliche Güter besitzen, gehalten seyn sollen, alle längst dem Ufer in einem Raum von neun Schuhen stehende Bäume, Stauden, Dornhecken und anderes Holtz, welches dem ziehen derer Schiff in einigen

weg hinderlich ſeyn mag, abhauen zu laßen und dieſes ſo nahe an der Erde, daß dadurch die Schifleuth auf keine weiße im ziehen aufgehalten werden ꝛc.“

Auf der Strecke von Speyer bis zur Franzöſiſchen Grenze hatten die Schiffleute nach wie vor mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen, da die Leinpfade ſich in ſehr ſchlechtem Zuſtande befanden; oft mußten ſie beim Ziehen der Fahrzeuge tief im Waſſer und ſumpfigen Terrain waten.

Welche beträchtliche Koſten den Schiffern bei der Bergfahrt von Mainz nach Straßburg erwuchſen, erhellt aus einer von 6 Schiffleuten beglaubigten Berechnung der Preiſe für die aufzuwendenden Lebensmittel. Danach wurden bei einer Ladung von 3000 Centnern — auf zwei Fahrzeuge vertheilt — von Speyer nach Straßburg 64 Perſonen allein zum Ziehen derſelben gebraucht, außer „denen Amtsleuten.“

Es betrugen die Koſten der Lebensmittel:

1) im Jahre 1752:

a) bei einer „glücklichen und geſchwinden Reiſe“ von 17 Tagen rund . . . . . 365*) Fl.

b) bei einer „mittelmäßigen Reiſe“ von 20 Tagen rund . . . . . 430 „

c) bei einer „geringen Reiſe,“ wenn nämlich das Waſſer niedrig war oder zur Winterszeit von 24 Tagen rund 516 „

oder durchſchnittlich 437 Fl.

---

*) Der Betrag ſetzt ſich wie folgt zuſammen:

| | | |
|---|---|---|
| „450 Laib ſchwarz Brod, jeder zu 6 Pfd. à 1 β 8 ₰ = | 75 fl. | |
| 67½ Ohm Wein à 1 fl. 7 β = | 114 „ | 7 β 6 ₰ |
| 1175 Pfd. Rindfleiſch à 1 β 3 ₰ = | 146 „ | 8 „ 9 „ |
| 2 Viertel Gekörns à 7 β 5 ₰ = | 9 „ | |
| 160 Pfd. Käs à 1 β 3 ₰ = | 20 „ | |
| Summa | 365 fl | 6 β 3 ₰ |

Nicht gerechnet ſind die Koſten für „grünes Gemüß, Gewürz, Holz zum Kochen“ noch die übrigen Bedürfniſſe.

2) im Jahre 1772:
   a) 468 Fl. b) 551 Fl. c) 661 Fl. oder durchschnittlich 560 Fl.
3) im Jahre 1785:
   a) 608 Fl. b) 715 Fl. c) 859 Fl. oder durchschnittlich 727 Fl.

Hierzu traten noch die Kosten für die Fahrt von Mainz nach Speyer, welche jedoch nicht genauer berechnet sind. Wir erfahren nur, daß der Aufenthalt in Mainz 14 Tage währte, und daß daselbst 8 Personen beköstigt werden mußten, wie ferner, daß bei dieser, 10—12 Tage währenden „Reise" 4 „Halfleute" und 8 Pferde gebraucht wurden. Die Mehrkosten dieser Fahrt aus Anlaß der Preis-Steigerung im Jahre 1785 gegenüber einer solchen im Jahre 1752 sollen betragen haben: a) 151 Fl. b) 189 Fl. und c) 227 Fl. oder durchschnittlich 189 Fl. und die Mehrkosten der ganzen „Reise" von Mainz nach Straßburg, einschließlich des 14tägigen Aufenthalts am ersteren Orte, sogar 917 Fl.*)

---

*) Der Vergleichung halber erwähne ich, daß man im Jahre 1842 zum Ziehen eines mit 1250 metrischen Centnern beladenen Schiffes von Leopoldshafen — dem ehemaligen Schreck — nach Straßburg 1584 Franken anwenden mußte. (Verh. des conseil général du Bas-Rhin 1842.) Damals brauchte man 56 Leute zum Ziehen des Schiffes. Von diesen Leuten an der Kette erhielten der erste und letzte einen höheren Lohn als die anderen, weil sie vorzugsweise erfahren sein mußten. Die Bespeisung der Zugmannschaft lag außerdem dem Schiffer ob und dieselbe mußte bei der schweren Arbeit eine sehr kräftige sein. Im Jahre 1825 brauchte man bei der Rückfahrt von Schreck nach Straßburg: 2 Stück oder 2600 Flaschen Wein, 1½ Ochsen, 600—700 Brode, ein großes Quantum Gemüse 2c. (Rhenus, Jahrbuch für Handel, Schifffahrt und Industrie des Rheins. 5. Jahrg. S. 104 u. f.)

Der erste Mann der Zugmannschaft hieß „Gabelknecht", zu seinen Verpflichtungen gehörte unter Anderem, den Anker aus dem Schiff hinaus und wieder hinein zu

Wenn in der Schrift von Heitz: „Das Zunftweſen in Straßburg“ geſagt iſt: „Die Korporation der Straßburger Schiffleute ſtand vermöge ihrer Verfaſſung und Ordnungen mit den Schiffern von Speyer, Mannheim und Frankfurt in einer Art von Verbrüderung“, ſo iſt dies, wenigſtens für die Zeit bis zum Jahre 1789, nicht zutreffend; weder aus den Statuten der Straßburger Schiffleute noch aus ſonſtigen ſchriftlichen Aufzeichnungen geht dies hervor. Wie aus obiger Darſtellung erhellt, ſtanden die Schiffleute in Straßburg denjenigen in den erwähnten Orten ſeit dem Jahre 1681 eher feindlich gegenüber; beſonders galt dies auch, ſeitdem man in Mainz ꝛc. die Bauern-Schiffer aus Kehl und Freiſtett zum Nachtheil der Straßburger Zunft-Schiffer begünſtigte.

Der Verfall der Straßburger Rheinſchifffahrt gegen Ende des vorigen Jahrhunderts, aus Anlaß der den Schiffleuten daſelbſt von ihren Nachbaren bereiteten Concurrenz, ſpiegelt ſich deutlich in einer, von etlichen Schiffleuten an den Magiſtrat in Straßburg gerichteten Denkſchrift, in welcher es unter Anderem heißt:

„Die von ſo alten Zeiten her in Flor geſtandene Straßburger, von Kaiſern und Königen mit den herrlichſten Privilegiis beſtändig unterſtützte, ſich dadurch in ihrem Flor zum Nutzen des Staats erhaltene Schiffahrt liegt in einer gedoppelten Gefahr, ihr altes Anſehen zu verlieren, eine innerliche, gleichſam verzehrende Krankheit, welche die einzeln Glieder derſelben wegen unhinlänglicher Nahrung nach und nach aushärmet, folglich die nöthige Thätigkeit benimmt und ein auf die Ausbreitung ſeines kleinen Staats aufmerkſamer und

---

tragen, der letzte „Achtermann“; dieſer leitete die anderen und wurde auch „der Steuermann auf dem Lande“ genannt; er hatte wieder dem, auf dem Schiffe befindlichen Steuermann Folge zu leiſten. Das Verunglücken der Zugmannſchaft gehörte nicht zu den ungewöhnlichen Ereigniſſen.

äußerſt bedachter Fürſt, unſer nächſter Nachbar fängt bereits an das Unvermögen der hieſigen Schiffer zur Aufnahme der ſeinigen auf das lebhafteſte zu benutzen und die Schiffahrt auf ſeine Seite zu lenken. Und wie glücklich mus nicht die Sache für die Beförderung dieſer neu entſtandenen Schifffahrt von Statten gehen, da ſelbſten unſere hieſige Handelsleute dem Wink des Herrn Marggrafen folgen, in Kehl, Freiſtett und anderen Orten jenſeit des Rheins Magazinen angelegt haben und deren bald noch mehrere dürften angelegt werden. Dieſe Kehler Schiffer haben noch den Vorteil, daß ſie nicht nur nach Speyer, Mannheim, Worms, Mainz und Frankfurt zu Thal fahren, ſondern auch wieder zu Berg von allen Orten her, wo ſie nur Güter einladen können, ſolche zu der Imploranten Schaden mitbringen. Dieſe alſo zu Kehl angelegte Rangfahrt iſt aber wahrer Eingriff in die hieſige Schiffahrt und iſt eine hauptſächlich mitwirkende Urſach zum Verderben der hieſigen; die Folgen davon ſind höchſt traurig, die Imploranten können nicht mehr beſtehen, löblicher Stadt Zollgebühren leiden anſehnlich und der zwiſchen ſeiner Majeſtät dem König und beiden Churfürſten zu Mainz und der Pfalz im Jahre 1751 errichtete tractat über die gemeinſchaftliche Schiffahrt iſt in Gefahr nicht mehr erfüllt werden zu können, wann denen hieſigen Schiffern nicht wieder aufgeholfen und das ihren Untergang drohende Ungewitter abgelehnet wird ꝛc."

Gleichzeitig führte man Klage darüber, daß der Magiſtrat auf Veranlaſſung der Kauf- und Handelsleute von einem jeden neugewählten Schiffer der Reihefahrten „in Zeit von 14 Tagen einen ſicheren hieſigen Bürgen vor eine Summe von 1500 Fl. zur Sicherheit des Commercii" beanſpruchte; dem gegenüber hob man hervor, daß der, in den „Umgang" eintretende Schiffer zur Anſchaffung der Schiffe und des dazu erforderlichen Geſchirrs ohnehin eine Summe von 3000 Fl. anwenden müßte. Dazu hätte derſelbe noch Zoll-Auslagen zu leiſten, welche erſt nach vollendeter Fahrt erſtattet würden; dieſe wären zur Sicherſtellung der Handelsleute ausreichende Bürgſchaft. Die Be-

ſtellung der Letzteren war für nothwendig erachtet worden, nachdem ſich in Folge Unerfahrenheit oder Nachläſſigkeit eines Schiffers kurz hinter einander zwei Unfälle ereignet hatten. Auf den, damals dem Magiſtrat unterbreiteten Vorſchlag, die Fracht zu erhöhen, ließ ſich um ſo weniger eingehen, als dies zu einer noch erheblicheren Concurrenz der auswärtigen Schiffer Veranlaſſung gegeben haben würde. Im Uebrigen wurde gern anerkannt, daß dieſe, „ſo nützlichen und nothwendigen Schiffleute“ zu beklagen ſeien. Die, denſelben damals zugewandten Unterſtützungen vermochten jedoch dem, ſich unaufhaltſam vollziehenden Rückgang der Straßburger Rheinſchifffahrt nicht zu begegnen, wobei die politiſchen Ereigniſſe von größerem Einfluß waren.

Noch im Jahre 1776 hatte der Königliche Prätor, Baron d'Autigny, in Straßburg in einer, an den Miniſter Grafen S. Germain gerichteten Denkſchrift*) darauf hingewieſen, daß die Meiſterſchaften und Innungen Frankreichs, deren Aufhebung damals erörtert wurde, mit den Zünften in Straßburg durchaus nichts Gemeinſames hätten. Die Eintheilung der Bürgerſchaft dieſes Ortes in Zünfte, nach den verſchiedenen Handwerken, erleichtere ſehr die Mittel der Unterhaltung der Polizei in dieſen Körperſchaften. Die Eintheilung in Quartiere gewähre nicht dieſelben Erleichterungen, und was ſich leicht in einer neuentſtehenden Stadt oder einem Flecken vollziehe, ſei ſchwer durchzuführen in einem, nach alten Statuten und Gewohnheiten regierten Orte. Weiter heißt es dann: „Die Straßburger Zünfte werden für einen Theil des Reich's (Deutſchlands) angeſehen**); ſie ſtehen mit anderen im Verkehr, die

*) Straßburger Stadt-Archiv.

**) In einer Adreſſe des Gemeinderaths in Straßburg an die Franz. National-Verſammlung vom Jahre 1791 heißt es: „Unter den Profeſſioniſten zu Straßburg ſind ungefähr 1200 in Deutſchland geborene Bürger“. Nationalblatt v. Jahre 1791.

Lehrlinge und Gesellen erfreuen sich gegenseitig derselben Rechte und Privilegien und finden in solchen dieselben Erleichterungen. Sobald man die Zünfte in Straßburg aufhebe, werde jede Verbindung mit den Deutschen Städten aufhören, deutsche Gesellen würden nicht mehr erscheinen und es wäre zu befürchten, daß alsdann ein Mangel an solchen sich fühlbar machen werde."

Diese Prophezeiung sollte nur zu bald in Erfüllung gehen. Als in Folge der Französischen Revolution die Stadtverfassung Straßburgs fiel, kam auch ihr Fundament, die Zünfte, zu Fall. Als später die Zollgrenze von den Vogesen nach dem Rhein verlegt und damit die natürliche Verbindung Straßburgs mit Deutschland erschwert, durch Dekret vom 24. Juli 1793 der, angeblich die Absichten der Feinde begünstigende Transit durch Straßburg aufgehoben wurde, ging der Wohlstand der Stadt sehr wesentlich zurück. Dieses wird von verschiedenen Schriftstellern jener Zeit hervorgehoben und auch mittelbar von dem Straßburger Maire Hermann zugegeben, wenn er mittheilt, daß die Gebäude, in welchen die Zünfte sich versammelten, die „Zunftstuben", als National-Gut unter ihrem Werth verkauft wurden, „doch dies sei der geringste, der Stadt durch die Revolution verursachten Verluste gewesen" *).

Trotz der Aufhebung der Zünfte hatte der Gemeinderath in Straßburg die Schiffleute und Fischer in ihrer Geschlossenheit aufrecht zu erhalten gesucht. In einer, an die National-Versammlung gerichteten Adresse vom 28. Februar 1791 ist der Nutzen beider Corporationen, die ihr Bestehen hauptsächlich Verträgen mit Deutschen Reichsständen verdankten, gebührend hervorgehoben; insbesondere heißt es von den Schiffleuten, daß sie „in Friedenszeiten der Handelsschaft und im Kriege dem Militär die allervortheilhaftesten Dienste" leisteten. Es wurde demgemäß vorgeschlagen, die Straßburger Schiffer und Rheinfischer in ihrer gesellschaftlichen Verbindung zu belassen und

*) Hermann, a. o. O.

zwar auf Grund verbeſſerter Ordnungen, ſie in zwei Sectionen zu theilen und ihnen den Namen „Rhein-Matroſen“ zu geben.*)

In der That leiſteten die Straßburger Schiffleute dem Franzöſiſchen Staate in den Revolutions- und Napoleoniſchen Kriegen beträchtliche Dienſte. Im Jahre 1792 bildeten diejenigen von Straßburg bis Druſenheim ein vollſtändiges Bataillon Pontonniere, in welchem Meiſter, Steuerleute und Schiffsknechte dienten. In dieſer Eigenſchaft waren ſie bei den Uebergängen der Franzöſiſchen Truppen über den Rhein überaus thätig und brachten dabei manche materielle Opfer.

Während der Continentalſperre, insbeſondere in den Jahren 1808 und 1809, hatten der Handel und die Rheinſchifffahrt Straßburgs einen beträchtlichen Aufſchwung genommen, da dieſer Ort der Stapelplatz für alle, nach Frankreich beſtimmten und von dort kommenden Waaren geworden war. Vom folgenden Jahre ab datirt jedoch bereits wieder der unaufhaltſame Verfall der, in ihrem feſten Gefüge bereits erſchütterten Straßburger Schiffleut-Genoſſenſchaft, nachdem ſämmtliche Uferſtaaten freie Schifffahrt auf dem Rheine trieben. Eine erfolgreiche Concurrenz ließ ſich jetzt um ſo weniger ausüben, weil die Franzöſiſchen Zollgeſetze dem Handel manche Feſſel auferlegten.

Die Franzöſiſche Politik ging auch dahin, das Elſaß in innigere Verbindung mit den anderen Provinzen des Landes zu bringen. Dies gelang überraſchend genug durch Herſtellung von Canälen. Ein Theil der Straßburger Schiffleute vertauſchte ſeitdem mit Widerſtreben den Rhein mit dieſen künſtlichen Waſſerſtraßen, ein anderer wandte ſich lohnenderen Erwerbszweigen zu. Beſonders galt dies aber, ſeitdem die Eiſenbahnen an beiden Rheinufern hergeſtellt worden waren; die Concurrenz derſelben vermochte die, mit beträchtlichen Koſten

*) Heitz a. o O. S. 179 u. 181.

verknüpfte Schifffahrt am Oberrhein auf die Dauer nicht zu ertragen.

So lange als thunlich hatten die Schiffleute in Straßburg an den alten bewährten Bestimmungen der Statuten und sonstigen Gewohnheiten festgehalten. Nach wie vor wurde jedes Schiff unter der Aufsicht der Fertiger, dieser Vertrauenspersonen des Handels- und Schifferstandes, beladen und expedirt. Mit dem Aufkommen der Versicherungs-Gesellschaften traten jedoch wesentliche Veränderungen ein: Die Kaufleute und die Schiffer bedurften der obigen Mittelspersonen nun nicht mehr, da erstere ihre Waaren fortan durch jeden beliebigen Schiffer befördern ließen. Der genossenschaftliche Verband der Straßburger Schiffleute ward auf diese Weise vollends gesprengt.

Man hat behauptet, daß die Zunft eine Krücke gewesen sei, an der die Genossen derselben Gehen und Stehen verlernten. Dies mag im Allgemeinen richtig sein, indessen bei der eigenartig organisirten Schiffleut-Zunft in Straßburg traf dies weniger zu; besaß dieselbe doch einzelne Vorzüge der modernen Genossenschaft. Noch heute kann man von älteren Straßburger Schiffleuten betonen hören, daß so lange die zünftigen Bestimmungen galten, in Schifffahrts-Angelegenheiten eine peinliche Ordnung geherrscht hätte, die später abhanden gekommen sei. Dieses wird auch anderweit bestätigt.

Immerhin schien es mir nicht ohne Interesse zu sein, einen Rückblick auf die Wirksamkeit jener Zunft zu werfen, die schon frühzeitig der Stadt Straßburg, dem Elsaß und den angrenzenden Ländern manche gute Dienste geleistet hatte, sich ihres Werthes bewußt und selbst unter den veränderten Verhältnissen sich zu erhalten bestrebt gewesen war. Da das Gewerbe der Straßburger Schiffer gewöhnlich vom Vater auf den Sohn überging, selbige auch vielfach mit einander verschwägert waren, so hatte sich nachgerade ein ganz besonderes Geschlecht gebildet. Man erkannte die Schiffleute schon an ihrer robusten Körperbeschaffenheit, an den breiten Schultern, an den gebräunten Gesichtern. Obschon die, bei der Schifffahrt

auf dem Ober-Rhein zu überwindenden Beſchwerden, Gefahren und Hinderniſſe nicht geringe waren, ſo hingen ſie doch mit Liebe an ihrem Beruf. So lange ſie Letzteren ausübten, hatten ſie andauernd zu kämpfen gegen den unſtäten, ſein Bett andauernd verändernden Strom, gegen das hohe, die Kiesbänke überſchwemmende und Baumſtämme ꝛc. mit ſich führende Hochwaſſer, gegen Wind und Wetter, gegen Nebel und Eis.

Mögen die Nachkommen jener alten Schiffleute ein ebenſo rüſtiges Geſchlecht bleiben wie jene es waren!

Für die Nachlebenden iſt es gewiß dankbar und erfreulich, die entſchwundenen Zeiten, das Leben der Vorfahren an ſich vorüberziehen zu ſehen, namentlich wenn dabei, wie in Straßburg, ſich ein ſo reiches Bild entrollt, das Zeugniß ablegt von ausgeprägter Mannhaftigkeit und ernſtem Streben, von ſtarkem Gemeinſinn und zähem Feſthalten an wohlerworbenen Rechten — auch unter weſentlich veränderten Umſtänden. Selbſt wenn der Wunſch des Verfaſſers, unter den neuen politiſchen Verhältniſſen die Rheinſchifffahrt Straßburgs in der früheren Ausdehnung wieder aufblühen zu ſehen, wegen der bedeutenden Koſten derſelben bei der Bergfahrt und der kaum zu begegnenden Concurrenz mit einem, den heutigen Zeitverhältniſſen mehr entſprechenden Verkehrsmittel, ſich nicht erfüllen ſollte, wie es jetzt den Anſchein gewinnt, ſo hat der Verfaſſer doch mit innerer Freude die nachfolgenden Urkunden aus Straßburgs Vergangenheit zuſammengetragen, indem er zugleich der Hoffnung lebt, daß ſich daraus für andere Kreiſe neuer Stoff zu wiſſenſchaftlicher Verwerthung ergeben werde.

# Anhang.

## Johann Senn von Muſingen, Biſchof von Baſel genehmigt die Einrichtung der Schiffer- und Fiſcher-Zunft in dieſer Stadt und trifft reglementariſche Beſtimmungen, welche für dieſe Zunft maßgebend ſein ſollen.

1354, 15. Februar.

(Abſchrift von 1440, aus dem Archive des ehemaligen Bisthums von Baſel.)

Wir Johanns von Gottes gnaden Byſchoff ze Baſel, Tün kunt allen den die diſen brieff ſehent oder hörent leſen iemer ewecklich, das für vnſer gegenwurtigi kament vnſer lieben Burgere die Schiflute vnd Viſcher gemeinlich ze Baſel, vnd batent vns diemueteklich, das wir Inen ein Zunft geben vnd gönden ze hande; vnd wonde wir ſy, als die wir in vnſern vnd vnſers gotzhuß ſachen beuinden getruwe, in iren rechten betten billich erhören ſullent, ſo hand wir mit willen vnd gütem rate vnſer Brudern Thuringes von Ramſtein des Thümprobſtes, Walthers von Klingen des Techans, vnd des Capitels, der Gotzhußdienſtmannen, des Rates, der Zunftmeiſtern vnd der Burgern gemeinlich von Baſel, vnſer Stift vnd der Stat ze nutze vnd ze eren, der vorgenanten vnſer Burgern der Viſchern vnd Schifluten bette erhört, vnd hand den ſelben zwein antwerken Viſchern vnd Schifluten ein

zunft geben, erloubt, vnd gegönt ein zunft ze habende. Dubede antwercke ouch ein zunft ſullent ſin, die wir Inen beſtetigen und beſtetiget hand, nach der ordenunge dirre gegenwurtigen geſchrift. Man ſol alle Jar, von den geſelleſcheften vnd antwerken beden, einen wellen vnd kieſen in den Rat; vnd weles Jares einer von den Schifluten in den Rat erkoſen vnd genomen wirt, ſo ſol einr von den Viſchern deſſelben Jares meiſter ſin; vnd weles Jares einr von den Viſchern in den Rat erkoſen vnd genomen wirt, ſo ſol einr von den Schifluten des ſelben Jares meiſter ſin. Vnd das ſol man von Jar ze Jare iemer me alſo halten vnd vollefueren. Die nuwen vnd alten ſechſe beder antwerken Viſchern vnd Schifluten, vnd die zwene ſo des Jares Rate vnd Meiſter ſint vnder Inen geweſen, vnd der ſo des Jares in den Rat genomen iſt, die funftzehen ſullent Jerlichs einen meiſter wellen vnd kieſen. Weri aber das ſi miſſehelle vnd ſtöſſig wurdent, an welen denne die mere zal vnder dien funfzehenen vallet, daz ſol ouch fur ſich gän vnd ſtet ſin. Vnd ſol der alt meiſter und die alten ſechſe oder der merteil vnder Inen, alle Jar nuwe ſechſe, von ietwerderm antwercte drie, wellen vnd kieſen. Vnd ſullent der nuwe meiſter vnd die nuwen ſechſe richten alles daz, das in der Zunft des Jares ze richtende vnd ze tünde iſt. Ouch iſt zu wuſſende, wer ir Zunft enpfahen wil, daz die der meiſter vnd die ſechſe Ime lihen ſullent, ob ſie oder der merteil vnder inen erkennet, daz man ſy ime billich lihen ſulle. Vnd ſol man die zunft nut hoher lihen, denne vmb funfzehen ſchilling gemeiner Baſeler phenningen, vnd irem Zunftmeiſter zwen ſchilling, vnd der zunft gemeinlich zwen ſchilling vmb wine, der zunfte knechte ein ſchilling, vnd was ir zunft da von gütes vallet und wirt, oder von andern Sachen möchte geuallen in welen weg daz were, daz ſol ir zunft gemeinlich ze nutze komen, ir liechter in unſer frowen munſter vnd anderswa da mitte zu bezundende, als ſi da har gewonlich getan hant, vnd ouch zü andern dingen ir zunft notdurften. Ouch ſol der zunft gůt, und dirre brieff in eins ietlichen meiſters huſe

der denne ye meiſter iſt, beſchloſſen vnd behalten ſin in einer kiſten. Vnd ſol der meiſter vnd zwene von den Sechſen, ietweders antwerkes einer, drie Schluſſel han, vnd ſullent ouch der alt meiſter vnd die alten ſechſe dem nuwen meiſter vnd den nuwen ſechſen, alle jar rechnunge geben vmbe alles das gůt, ſo der zunft des Jares geuallen iſt, vnd ouch vmbe allen den koſten, ſo die zunft des Jares gehebt hat. Ouch ſullent die ſelben zwei antwerk, Schiflut vnd Viſcher ein paner han, vnd ouch gemeinlich dar vnder zogen, ſo man vß zoget. Vnd ſol auch du paner allewent in eins ietlichen meiſters huß ſin der denne ie meiſter iſt. Vnd das zeichen das an der paner iſt, ſol ouch alſo ze gelicher wiſe an iren gezelten ſtan. Iſt ouch das ein Schifman, der Viſcher antwerck triben wil, ſo ſol er ir antwerck miden vnd da von laſſen, vnd ſol auch denne zů der Viſcher geſellſchaft gehören. Das ſelbe iſt ouch, ob ein Viſcher der Schifluten antwerck wolte triben, der ſol ouch von ir antwerck laſſen vnd daz miden, vnd ſol ouch denne zů der Schiffluten geſelleſchaft gehören, wonde ir enkeiner du antwerck bede triben ſol. Ouch ſöllent die Viſcher vnd Schiflute nieman frömder twingen wider ſinen willen ir zunft ze enpfahende. Wolte aber iemann, der in der Stat vnd vorſtetten geſeſſen were ir zunft triben vnd üben, der ſoll ir zunft enpfahen. Die Schiflute ſullent ouch nieman frömder, wer oder wannen der iſt, weren den Rin ze bruchende, vnd ſchiff abe ze fürende, noch Schiff ze Baſel ze verkouffende. Was auch gůets deheinem frömden Schifmanne wird angelit, daz ſol die Schiflute ze Baſel nut an gan, noch in nutes darumbe trengen. Ouch ſullent die Schiflute enhein gemein Schiff han, noch ir deheiner mit dem andern dehein gemeinſchaft han. Vnd was ouch ir deheinem gůtes verdinget wirt, der ſol es ouch mit ſin ſelbes libe füren vnd ſturen an die Stat, dar es ime verdinget iſt. Wer der dingen deheins brechi, von dem mag der Rat den einunge nemen vnd die Beſſerunge, als er denne erkent, das dar vmbe zu tůnde vnd ze nemende ſy. Es ſol ouch dehein Viſcher deheine viſche kouffen, dur daz er ſy fur-

baſſer verkouffe zwiſchent Mergt, Riehein, dem Horne vnd Baſel, vnd ſwuſchent Munchenſtein, Binningen, Almswilr, Hegenhein, Kreften vnd Baſel, vnd von Kreften wider über gon Mergt. Wer es aber brechi, ſint es grünn viſch, ſo ſol der es gebrochen het, ſiben necht ſchweren vſſer der Stat in ein vorſtat, ob er er in der Stat iſt geſeſſen, vnd fünf ſchilling geben dem Rate, e er in die Stat kunt, als dicke er das tůt. Iſt er aber ein vsman, ſo ſol er in die Stat ſchweren ſiben nacht, und ouch fünf ſchilling geben, e er vſſer der Stat kunt. Sint es aber geſaltzen viſche, ſo ſol er dem Rat zehen ſchilling geben, vnd ouch die acht tag leiſten, als vor geſchriben ſtat, als dicke es beſchicht. Ouch ſol enkein Viſcher me gemeinder han denne einen ze den Sewen, der ime die Viſche gen Baſel ſende, vnd ſo die Viſche gen Baſel koment, ſo ſol ſi nieman verkouffen denne einer, vnd ſol ouch die Viſche mit einander ze Merckt tragen. Was ouch ſalmen gen Baſel koment, die ſol man mit einander an den merckt tragen; vnd ſol man den Salmen, die nut verkouft ſint, die ſweiffe abslachen, ſo man ſi von dem merckt treit. Aber grün Viſche die von den Sewen ſamenthaft gen Baſel koment, mugent die Viſcher da wol in gemeinde kouffen; aber in gemeinde ſol ſie nieman verkouffen, wande ir deheiner mit dem andern gemein ſol han, an deheinen viſchen, ſy ſient grün oder geſaltzen, die man an dem merckte verkouffet vnd da veil het. Wer ouch in den vorgenanten ziln viſche kouft, durch das er ſi furbaſſer verkouffe, das mugent die Viſcher weren in der Beſcheidenheit als ander zunft tůnd, den man in ir zunft griffet, vnd ſol das diſe vorgenanten Einungen nut angan. Was ouch Einungen vnd geſetzden die Viſcher vnd Schiflute vntz har vnder inen geſetzet vnd gemacht hant, die ſullent gentzlich abe ſin. Vnd ſullent ouch hinnanthin dehein einunge noch geſetzte me vnder inen machen, ane des Rates vnd der zunftmeiſtern willen vnd wiſſende. Es iſt aber ze wüſſende daz der Rat vnd die zunftmeiſtere uber diſe einunge vnd geſetzte ſo vor geſchriben

ſtant, noch denne fürer allewent vollen, ſteten gewalt ſullent han Einunge ze ſetzende über die Schiflüte, es ſy von kornes, Schiffen, holtzes wegen, oder andern dingen, den Rin ze verſorgende vnd ze verhütende, vnd ouch über die Viſcher von viſchen wegen, vnd daz ſi diſe Einunge mugent beſſern vnd minnren als ſi denne ie erkennent, das den Burgern vnd der Stat nutz ſy, vnd wol kome. Vnd was ouch Einungen vnd beſſerungen von den Viſchern vnd den Schiffluten vallent, die ſullent den Reten, ſo denne ze Baſel ſint, werden, die ſy ouch legen ſullent an die Rin brugge vnd ander der Statte buwe, da es denne ie aller notturfftigeſt iſt. Ze eim vrkunde das dis ſtete belibe, ſo iſt dirre brief mit vnſerm, des Capitels, vnd der Stat ze Baſel ingeſigeln beſigelt. Der geben wart ze Baſel, des Jares do man zalte von Gottes geburte, drutzehen hundert, funftzig vnd vier Jar, an dem nechſten Samstag nach Sant Valentinstag.

(Trouillat, monuments de l'histoire de l'ancien évêché de Bale. Tome IV. page 83 etc.)

---

basser verkouffe zwischen
vnd Basel, vnd
Almswilr,
Kreften w
es grünn
vsser der
sessen,
kunt
er
g

## Statuten der Schiffleut-Zunft in Straßburg.

### 1). „Kucherzunft. Altes Articül-Buch.“*)

#### Der Erste Articul.

Niemandt soll Last oder Leut füren oder sich deßen gebrauchen, der nitt der Schiffleudt Handtwerckh hatt.

(Fol. 1.)

Wer der ist der nicht mitt vnß dient, vnd vnßer Handtwerck nicht hat, er seye Burger oder Landtmann, der solle keinen Wein oder sonst andern Last vmb Lohne führen, den Rhein ab oder auff, oder in andere Waltwasser, kein Wasser außgenomen, vnd wer das thet vnd verbrecht, der soll bessern vier Pfundt Pfenning, dauon sollen die Halben der Statt Straßburg fallen, vnd die andern Halben vnßerm Handtwerck, ist es ein Landtman vnd wolte der Besserung (Bestrafung) vngehorsam sein, so soll man sein Leib vnd sein Gutt nemen vnd angreiffen, biß vff die Zeitt das dem Handtwerck sein Voll vnd Genügen geschicht, ist es aber ein Burger so soll man ihm für (vor) vnßers Handtwercks Gericht gebietten vnd soll ihn zu Redt setzen, das er in vnser Handtwerck gegriffen hatt. Spricht er dann, er wolle gern Recht geben vnd nemen, vor vnsers Handt-

*) Die alte Orthographie und Interpunction sind genau beibehalten, nur sind, Behufs Erleichterung des Verständnisses, die Anfangs-Buchstaben der Wörter, wo dies erforderlich war, in der heute üblichen Weise verzeichnet worden.

wercks Gericht, was Vrtheils dann vff ihn gefellt, dem ſoll er gehorſam ſein, vnd ſoll das beſſern alß dauon geſchriben ſtehet, Vnd welcher Steuerman, den alſo hinweg fürte, der beſſert drey Pfundt Pfenning vnſerm Handtwerck ſonderlich, vnd ein Vorſtehnder dreißig Schilling, vnd ein Lappenman (Mann am Lappen oder Steuer) ein Pfundt, vnd ein Rubknecht zwey Pfundt, vnd ſoll auch einem ſolchen der vnßer Handtwerck nicht hatt vnſer Keiner kein Gelt leihen, der

Steürman straff 3 ß
Vorſtehnd 30 β ♃
Lappenma 1 ß ♃.
Rubknech 2 ß ♃.

(Fol. 2.)

mitt vnß dient, vnd welcher das darüber thäte, der beſſert auch zwei Pfundt Pfenning, vnd dieſelben ſoll man rügen nach Hörſagen vnd ſoll nit mitt dem Eide dauon gehn, vnd ſoll das beſſern alß dauor geſchriben ſteht, vnnd ſoll dem Handwerck dannoch alles ſein Recht behalten ſein, vmb die vorgemelte zwey Pfundt Pfenning, alß Meiſter und Raht erkannt haben.

Fremder gelt leyhen straff 2 ß

### Der 2. Articull.

Ein Jeglicher mag woll Schiffladen oder fertigen mitt ſeiner aignen Laſt, er diene mitt vns oder nit, doch das er kein frembt Gutt ladt.

Ein Jeglicher er diene mitt vnß oder nicht der mag woll Schiff fertigen mitt Laſt, alß viel alß er will, alſo das der Laſt ſein eigen Gütt ſeye, vnd ſoll ihm das keinen Schaden bringen, alſo das er keinen frembten Steuerman, Lappenman noch Rubknecht nemen noch gewinen ſoll, der nitt mitt vnß dient, den Rhein vff oder ab, oder in alle ander Waſſer, er ſoll auch keinen andern Laſt anlegen der nicht ſein aigen iſt, derſelbe der nicht mitt vnß dient, wer das verbricht

Im origin Fol. 14. R

(Fol. 3.)

dem ſoll man Leib und Gutt ſtellig thun, (mit Beſchlag belegen) biß das dem Handtwerckh ſein volle geſchicht vmb vier Pfund Pfenning dem erſten Articull nach, der aber mitt vns dient, der mag woll andern Laſt anlegen, vnd ſoll ihme das keinen Schaden bringen.

Vide etiam art. 46. fol. 36.

# Statuten der Schiffleut-Zunft in Straßburg.

## I). „Ancker-zunft. Altes Articül-Buch.“*)

### Der Erste Articul.

### Niemandt ſoll Laſt oder Leut füren oder ſich deßen gebrauchen, der nitt der Schiffleudt Handt-werckh hatt.

(Fol. 1.)

Folio 3. Nro. 1. Wer der iſt der nicht mitt vnß dient, vnd vnßer Handtwerck nicht hat, er ſeye Burger oder Landtmann, der ſolle keinen Wein oder ſonſt andern Laſt vmb Lohne führen, den Rhein ab oder auff, oder in andere Waltwaſſer, kein Waſſer außgenomen, vnd wer das thet vnd verbrecht, der ſoll beſſern vier Straff 4 ß. Pfundt Pfenning, dauon ſollen die Halben der Statt Straßburg fallen, vnd die andern Halben vnßerm Handtwerck, iſt es ein Landtman vnd wolte der Beſſerung (Beſtrafung) vngehorſam ſein, ſo ſoll man ſein Leib vnd ſein Gutt nemen vnd angreiffen, biß vff die Zeitt das dem Handtwerck ſein Voll vnd Genügen geſchicht, iſt es aber ein Burger ſo ſoll man ihm für (vor) vnßers Handtwercks Gericht gebietten vnd, ſoll ihn zu Redt ſetzen, das er in vnſer Handtwerck gegriffen hatt. Spricht er dann, er wolle gern Recht geben vnd nemen, vor vnſers Handt-

*) Die alte Orthographie und Interpunction ſind genau beibehalten, nur ſind, Behufs Erleichterung des Verſtändniſſes, die Anfangs-Buchſtaben der Wörter, wo dies erforderlich war, in der heute üblichen Weiſe verzeichnet worden.

wercks Gericht, was Vrtheils dann vff ihn gefellt, dem ſoll er gehorſam ſein, vnd ſoll das beſſern alß dauon geſchriben ſtehet, Vnd welcher Steuerman, den alſo hinweg fürte, der beſſert drey Pfundt Pfenning vnſerm Handtwerck ſonderlich, vnd ein Vorſtehnder dreißig Schilling, vnd ein Lappenman (Mann am Lappen oder Steuer) ein Pfundt, vnd ein Rubknecht zwey Pfundt, vnd ſoll auch einem ſolchen der vnßer Handtwerck nicht hatt vnſer Keiner kein Gelt leihen, der

Steürman straff 3 ß

Vorſtehn 30 ß

Lappenma 1 ß ₰

Rubknec 2 ß ₰

(Fol. 2.)

mitt vnß dient, vnd welcher das darüber thäte, der beſſert auch zwei Pfundt Pfenning, vnd dieſelben ſoll man rügen nach Hörſagen vnd ſoll nit mitt dem Eide dauon gehn, vnd ſoll das beſſern alß dauor geſchriben ſteht, vnnd ſoll dem Handwerck dannoch alles ſein Recht behalten ſein, vmb die vorgemelte zwey Pfundt Pfenning, alß Meiſter und Raht erkannt haben.

Fremder gelt leyhen straff 2 ß

### Der 2. Articull.

Ein Jeglicher mag woll Schiffladen oder fertigen mitt ſeiner aignen Laſt, er diene mitt vns oder nit, doch das er kein frembt Gutt ladt.

Ein Jeglicher er diene mitt vnß oder nicht der mag woll Schiff fertigen mitt Laſt, alß viel alß er will, alſo das der Laſt ſein eigen Gütt ſeye, vnd ſoll ihm das keinen Schaden bringen, alſo das er keinen frembten Steuerman, Lappenman noch Rubknecht nemen noch gewinen ſoll, der nitt mitt vnß dient, den Rhein vff oder ab, oder in alle ander Waſſer, er ſoll auch keinen andern Laſt anlegen der nicht ſein aigen iſt, derſelbe der nicht mitt vnß dient, wer das verbricht

Im origi Fol. 14. R

(Fol. 3.)

dem ſoll man Leib und Gutt ſtellig thun, (mit Beſchlag belegen) biß das dem Handtwerckh ſein volle geſchicht vmb vier Pfund Pfenning dem erſten Articull nach, der aber mitt vns dient, der mag woll andern Laſt anlegen, vnd ſoll ihme das keinen Schaden bringen.

Vide etiam art. 46. fol. 36.

### Der 3. Articull.

### Wan ein frembter Schiffman Laſt hiher bringt, wie lang er alhie vff Gegenlaſt zu warten Macht (Recht) habe.

In original Fol. 16. Nr. 13.

Welcher Schiffman der frembt iſt, vnd nicht mitt vns dient, vnd Laſt herbringt den Rhein auff, der mag wol Laſt mitt ihm widerumb hinweg füren, vff demſelben Boden in denn nechſten dreyen Tagen vngefehrlich, von dem Tag alß ſein Schiff läher (leer) württ, alſo das er es fürderlich lähre (leere), vnd kein Gefehrde (Hinterliſt), darinen ſuche, vnd nach denſelben dreyen Tagen, ſoll er keinen Laſt mitt ihme hinweg füren, iſt es aber das er zu Berg fehrt hie zwiſchen vnd Colmar vnd in andere Waſſer, vnd das er dann wider lähr heraber füre, ſo ſoll er hie zu Straßburg

(Fol. 4.)

keinen Laſt dingen, noch mitt ihme hinweg füren, were es aber, das einer darüber Laſt wolte dingen vnd hinweg füren, oder hinweg fürte, ſo ſoll vnßer Handtwerck ihm nemen Schiff und Geſchirr biß er mitt vnſerm Handtwerck vberkombt vmb vier Pfundt Pfenning dem erſten Articul nach, vnd ſoll ein ſolcher, ſolchen Laſt nitt ferner füren dann da er den Laſt geladen hette, vnd ſoll das die vonn Schlettſtatt, vnd die ſo die Ill vfffahren, die man die Hoſſer nennet, nit angohn.

### Erleutterung vorgemelter Articul der Herrn Fünffzehen.

Vff der Schiffleutt zum Encker den ein vnd zwantzigſten Decembris vergangens 1605ten Jahrs, übergebene Supplication vmb Abſchaffung Mißbrauchs vnd Confirmation nächſtgeleſener dreyer Articull in ihrem Zunfftbuch folio 1, 14 vnd 16 begriffen, haben vnſere Herrn die Fünfzehen, denen der Zunfft Sachen beuolhen (befohlen) ſeindt, nach Beſichtigung angeregter Articull vnd eingenommenem Bericht erkandt, dieweil der erſt Articull general vnd im andern erleuttert wirdt, ſo laſt mans bey ſolchen beyden Articuln bleiben, mit dem

Anhang, das den hieigen Schiffleutten vnd andern ſo nicht mitt dienen, wann ſie den Rhein herauff zur Berg

(Fol 5.)

fahren dieweill ſie viel Knecht darzu haben müßen, Ihnen gegönnt vnd zugelaßen ſein ſoll, wo ſie nicht hie Knecht genung zu ihrer Notturft bekommen können, das ſie woll frembte ſouiel ſie bedörfftig, anſtellen mögen, wie es dann bißher auch in Vbung geweſt. *)

Denn dritten Articull, belangendt, laſt man denſelben auch in ſeinen Kräften verbleiben, mit dießer Erleutterung, gleich wie ein Frembter, ſo Laſt von vnden herauff gefürt, inn der beſtimbten Zeitt der dreyen Tagen vff demſelben Boden oder Schiff, ſo er hieher gebracht nach dem es gelährt, woll wider mag gegen Ladung hinab annemen, alſo ſoll denen am obern Rhein, alß Neuwenburgern,**) Briſachern, Reynauwern, Ottenheimern, vnnd andern, ſo von oben herab, Holtz, Wahren, oder andern Laſt hiehär bringen, vngewehrt ſeyn, inn den nechſten dreyen Tagen, nach dem ſie ihre Schiff hie gelähret, inn denſelben ihren Schiffen, wohl andern Gegenlaſt, alß Saltz, Hering, vnd dergleichen Wahren, wann ſie darumb angeſprochen werden, den jenigen ſo es an ſie begeren, hie zu laden, vnd wider den Rhein hinauff gen Baßel, oder wohin ſie wöllen zuführen, aber nach Verfließung der dreyen Tagen nicht meher.

(Fol. 6.)

Vnd ſolches allein außerhalb der Zeitt der beyden Meſſen, aber in den Meſſen, dieweill man nicht ſo baldt Gegenladung haben vnd befürdert werden kan, ſo ſoll ihnen gegönt vnd zugelaßenn ſeyn, ſo lang die Meſſen wehren, mitt ihren Schiffen hie am Staden zu halten, vnd der Ladung zuerwartten.***)

---

*) Zur Seite ſteht der Vermerk: „biß hieher allein zu leßen".

**) Eine Stadt, welche den Namen Neuenburg führte, lag ehedem hart am Rhein, bei Badenweiler, ſpäter entfernter davon aufgebaut.

***) Dieſes Alinea iſt ſpäter durchkreuzt worden.

Dießer Paß (passus) iſt den 22 Marty 1615 hienein zu ſetzen erkandt.

Friderich Heldt
Fünfzehen Meyſter.

In welchem allem doch kein Gefahr (Hinterliſt) geſucht noch gebraucht werden ſolle, bey der Straff der Vier Pfundt Pfening.

Im Articul begriffen. (Actum et Decretum Montag den 3 Marty Anno 1606.

Sebaſtian Zorn
Fünfzehen Meyſter.)

### Der 4. Articull.

Wieuiel Schiff ein Schiffman allein oder er vnd ſein Gemeiner (Gemeinſchafter) mitteinander laden vnd füren ſollen.

Im original Fol. 14. Nr. 1. vndt drunten in der Erleütterung Fol. 12. et 13.

Wer Schiff fertigen will, mitt Laſt vmb Lohn zufüren, vnd der ein Vollſchiffman iſt, der mag woll zwey Schiff fertigen, vnd nicht mehr, er vnd ſein Gemeiner, vnd wer der were, der mehr dan zwey Schiff fertiget, nidtwendig (unterhalb) Neuwenburg*) den Rhein ab, der beſſert von iedem Schiff, das er öber zwei fertigt, vier Pfundt Pfenning, es ſeye gleich welcher handt Laſt es wöll, iſt es aber oberhalb Neuwenburgk dem Rhein hinauff, alß manich Schiffer dan öber zwey fertigt ſo viel Pfundt Pfennig ſoll er dem Handlerwerckh beſſern, vnd

(Fol. 7.)

iſt das alles zuuerſtohn den Rhein zu Berge vnd in alle Waldtwaſſer, wer es aber das einer leichten (Lichterfahrzeuge annehmen) muſte, daß ſoll ihm keinen Schaden bringen, alſo das kein Gefehrte dabey ſeye.

### Der 5. Articull.

Das die Baßler oder andere oberlandiſche Schiffleutt, nitt weitter, als die Verträg mit ihnen auffgericht außweiſen, Laſt oder Leut zuführen Macht haben.

Im original Fol. 20. No. 7.

Wer der iſt der nicht mitt vns dient Wein oder andern Laſt fürte, der dem gleich iſt, die Ill zu Thal, oder den Rhein

*) bei Germersheim.

oben herab zu Thal her, in dieße Stadt bringt, denſelben Laſt ſoll Niemandt für ab führen, dann die Schiffleutt zu Straßburg, vnd ſoll biß das Raſtetter Gefehrt nit angehn noch deßgleichen, vnd wer das darüber thete der beſſert IIII ß ₰.

(Fol. 8.)

### Der 6. Articull.

Das kein Schiffman dem andern Laſt abbingen ſoll (oder abſtechen.)

Im original Fol. 15. Nr. 8.

Es ſoll auch kein Schiffman dem andern Laſt abbingen, es ſeye was Laſt es wolle, wer das bricht, iſt das Gefehrt nidwendig Neuwenburg, der beſſert zwey Pfundt Pfenning, iſt aber das Gefert obwendig Neuwenburg, den Rhein vff, oder in alle andere Waſſer, ſo beſſert er zehen Schilling Pfenning.

### Der 7. Articull.

Keinen Laſt mehr bingen dann der vorig ſeye zuuor hinweg gefürt vnnd gelüffert.

In original Fol. 15. Nr. 12.

Wer der iſt der mitt vns dient, vnd Laſt gedinget hette, in welches Waſſer, oder wie der Laſt genant iſt, der ſoll denſelben Laſt nacheinander füren, vnd ſoll keinen Laſt darzwiſchen bingen, es were dann Sach das der Gebreſte (Mangel) an den Verbingen ſtunde, oder der Kauffherrn were, denen derſelbe Laſt zugehörte, vnd wer das verbricht der beſſert vier Pfundt Pfenning, alſo dick (ſo oft) es geſchicht. (Später iſt zugefügt: „Vide in der neuwen Ordnung 11. 12 vnd 13 Articul".)

(Fol. 9.)

### Der 8. Articull.

Wer da leügt (lügt) am Laſt bingen.

Im original Fol. 16. Nr. 13.

Welcher Schiffman mitt vns dient, vnd zu einem andern Schiffmann ſpricht, ich habe den Laſt, oder die Leutt gedingt, vnd ihm die Leutt nante, vnd das es ſich darnach findet, das es nicht war iſt, der beſſert dem Handtwerck vom Laſt zehen Schiling Pfenning, vnd von den Leuten fünff Schilling Pfennig.

### Der 9. Articull.

### Ein Schiffman ſoll Laſt ſelber füren, oder einen andern der das Handtwerck hat zuweißen.

Im original Folio 19. Nr. 1.

Wer der iſt der mitt vnß dient, vnd Laſt dinget zu füren, im Landt wo er iſt, es ſeye was Laſt es wolle, denſelben Laſt ſoll er ſelber dannen füreen, vnd Niemandt anders, mag er aber den Laſt nitt getrauwen (ſich getrauen) zu füren, ſo ſoll

Fol. 4.

er den übrigen Laſt vnſerm Schiffman einen zuweißen; der ihme dan dazumal der aller neheſte (nächſte) iſt, ohne alle Geſehrde, wer es aber, das er der Vnſern keinen finden künde, ſo mag er woll den übrigen Laſt einem Frembten zu weißen, das der Kauffman nicht geſaumet (verſäumt) werde, er ſoll auch kein Miet darumb nemen, er

(Fol. 10.)

ſeye wer er wolle, iſt das gedingt über II ß ₰, ſo beſſert er I ß ₰, iſt ſie darunder, ſo beſſert er zehen Schilling Pfenning. Vide art. 11 est namque Exceptio hj. articuli sept. fol. pos. No. 10.

### Ein anderer Articull 10.

### Das Einer dem Andern Laſt ſoll zuweißen vnd kein Geſchenck noch Miet nemen.

Im original Fol. 20. Nr. 8.

Wer der iſt der mitt vns dient vnd Laſt gedingt hett, vnd ihme Laſt überbleibet (: verſtehe einzuladen in Wantzenauw oder anderswo :) den er nicht füren mag, denſelben Laſt ſoll er vnſerm Schiffman einem zuweißen, der ihm danzumahl der Allernechſt iſt, ohne Gefehrde, vnd ſoll darumb weder Miette noch Batte (Geſchenk) nemen, vnd neme einer darüber, ſo beſſert er für iedem Pfenning, zwen Pfenning.

N.B. Dieſe Exception iſt Art. 9. pag. 1a annectirt, vnd gleich nach zu leſen.

### Der vnder ſechs Fuder Wein geladen darff ſie einem andern zuweiſen iſt ein Exception des 9 Artiekl hieuorn.*)

Im original Fol. 19. Nr. 2.

Doch ſo iſt außgenomen das wer der iſt, der nur 6. Fuder Weins gedinget hette oder minder zufüren, der mag ſie woll vnſerm Schiffman einem laßen, alſo ferr das dem Kaufman

*) Früher der 11. Artikel.

ſein Volle geſchehe, vnd ſoll ihme das gegen dem Handtwerk keinen Schaden bringen, hett er aber mehr, dann ſechs Fuder Weins, die ſoll er ſelber füren, vnd thete er das nicht, ſo beſſert er alß dauor (: im 9 Articul:) geſchriben ſtoht.

(Fol. 11.)

**Der 11. (12.) Articull.***)

Kein Schiffman ſoll vom Schiff komen das geladen Gutt ſeye dann zuuor zurecht gelüffert.

Im original Fol. 27. Nr. 18.

Wer mitt vns dient, vnd Wein oder andern Laſt, welcher handt Laſt das iſt, vmb Lohn gedinget hette, zu füren den Rhein ab, der ſoll mitt dem Laſt fahren biß gen Franckfurt, oder da er den Laſt hingedingt hett, vnd ſoll der Schiffman nicht vom Schiff komen, dem Kauffman ſeye denn all ſein Volle geſchehen, da es aber ihnen deſſen der Kauffherr erließe, ſo ſoll der Schiffer ſeinen Knecht mitt dem Laſt ſchicken von Mentz (Mainz) biß gen Franckfurdt, aber derſelbe Knecht ſoll ein Knecht ſein, der mitt vns dient, vnd welcher Knecht alſo mitt dem Kauffherrn fert, biß gen Frankfurdt, ſo ſoll der Schiffer doch nicht vonn Mentz kommen, der Knecht komme den wider zu ihm, vnd habe dem Kauffhern ſeinen Vollen gethan.

Im original Fol. 28. Nr. 19.

Derſelbe Schiffherr ſoll auch dazwiſchen keine Geding thun, bis er gen Straßburg komet. (Später iſt hinzugefügt: „vnd wer hiewider thete der ſoll nach Erkantnus des Gerichts geſtrafft werden").

(Fol. 12.)

**Der 12. (13.) Articull.**

Schiffmans Recht vnd Kauffmans Recht.

Im original Fol. 27. Nr. 16.

Wann ein Schiffman Laſt gedingt hette dem Rhein ab vmb einen Kauffman vmb Lohn zufueren, ſo ſoll der Schiffman woll gefertigt ſein, vnd were es dann, das dem Schiffman mißlünge, das er beſöffe (leck würde), zerbreche, oder ſonſt heimlichen Schaden nemen, das Gott lange wende, vnd wer es, das der Laſt alſo vßer dem Schiff triebe, biß an den

*) Die eingeklammerten Zahlen-Angaben (11 bis 57) ſind ſpäter abgeändert worden.

Halben (Hälfte) Laſt, vngefehrlich, wie auch der Laſt genant iſt, ſo ſoll des Kauffmans Gutt dem Schiff wider auffhelffen, vnd was Coſten darauf geht, den ſoll der Kaufman allein leiden, wer es aber, das der Wein oder anderer Laſt, vber das Halbe heraußtriebe vß dem Schiffe, ſo ſoll der Kauffman ſeinem Gutt vffhelffen in ſeinem Coſten, vnd ſoll der Schiffman auch ſeinem Schiff vff helfen in ſeinem Coſten, ob er mag, vnd was Coſten vnd Schaden der Kaufman neme, den Coſten vnd Schaden muß der Kauffman allein leiden, vnd iſt der Schiffman nicht ſchuldig zu keren (erſtatten), darumb weder lützel (gering) noch viel, vnd iſt auch zu wißen, das die Grundtrhur keinen Schiffman ahngehet, vnd keinen Steuerman, noch ſeinen Helffer. Wann auch ſolches geſchehe, das ein Schiffman zubrüche, oder beſüffe, oder ſolchen Schaden neme, alß vorſtehett, das Gott gnedig lang wende, ſo ſoll der Kauffman dem Verachter (Befrachter) die Zölle die er außgeben hatte, nach Mahrzahl (nach Maßgabe) wieder verbunden ſein zu geben, vnd dieſen Artikel ſoll man halten in alle Waßer, vnd heiſt

(Fol. 13.)

dießer Artikel, Schiffmansrecht, vnnd Kauffmansrecht.

### Der 13. (14.) Articull.

### Von Schiffmans Recht und Kauffmanß Recht des Coſtens oder Speiße in Wintters Zeitt.

Folio 24. Nr. 17. Wer mitt vnß dient, vnd Wein oder andern Laſt gedingt hätt vmb Lohn zufüren, den Rhein ab, vnd wann er dann denſelben Laſt geladen hatt, vnd dann ein Wintter einfiele, dieweil er noch dan helt in den Burgbann zu Straßburg, ſo ſoll der Schiffman die nechſten acht Tage, das Schiff ſpeiſſen inn ſeinem Coſten, iſt es dann, das der Wintter bleibt, ſo ſoll der Kaufman das Schiff vnd Knecht ſpeißen, vnd becöſtigen, das dann darzu gehöret, biß das der Schiffman fahren mag, ſo ſoll dann der Schiffman anderwerts ſpeißen vnd becöſtigen vff die Fahrt, vnd an die Stadt, da er das Gutt hingedinget hatt, wann dan die Speiß geßen iſt ſo ſoll dann der Kauff-

herr, darnach das Schiff anderwerts ſpeißen, biß an die Statt da der Schiffman das Gutt hingedingt hatt, vnd dießer Artickel heiſt auch Schiffmans Recht vnd Kauffmansrecht von Speißen vnd Winter Recht.

(ſpäter iſt hinzugefügt: „NB. Leſe hierauf Fol. 18b. Von Vorreden und Vorgedingen".)

(Fol. 14, 15 ſind leer; Fol. 16.)

## Von Gemeinſchafften.

### Der 14. (15.) Articull.

Es ſollen nicht mehr alß zween Gemeiner ſein.

Im original Fol. 15. Nr. 9.

Es ſollen nicht meher dann zween Schiffman mitteinander gemein haben Laſt vmb Lohn zufueren, iſt das Geferde den Rein ab nidtwendig Neuwenburg, wer das bricht der beſſert IIII ß ₰ iſt es aber obwendig Neuwenburg den Rhein zu Berge, oder in alle Waltwaſſer der beſſert I ß ₰.

(Fol. 17.)

### Der 15. (16.) Articull.

Keinen frembden Gemeiner zu haben verbotten.

Im original Fol. 15. Nr. 10.

Der mitt vnß dient, vnd eines Gemeiners nottürfftig iſt, der ſoll keinen Gemeiner nemen, der nitt mitt vnß dient, er ſolle gehen zu dreyen oder vier Perſonen, die auch vnſers Handtwercks ſeint, die er getrauet (denen er zutrauet), das ſie daß Geldt woll haben mögen, vnd die auch des Geferts pflegen, vnd ſoll mitt dem ernſtlich reden von der Gemeinſchafft wegen, das ſie ihm Geldt darlegen, vnd wer das verbricht, der beſſert IIII ß ₰ dem Handtwerck, wer es aber, das er keinen alſo finden künde, ſo mag er woll einen Frembten nemen, doch ſoll er kündlich machen mitt wem er vormals gered habe.

### Der 16. (17.) Articull.

Wie Gemeiner theilen ſollen.

Im original Fol. 19. No. 3.

Wo Zween mitteinander gemein haben vnnd einen Laſt gedingt hetten, vnd ſie denn meher Laſts wüſten zu dingen, ſo ſollen ſie darumb nit voneinander theilen, ehe ſie den erſten

gedingten Laſt haben hinweg gefürdt, vnd iſt das darumb, das einer mitt dem erſten Laſt hinweg fürte, vnd der ander den nachgehenden Laſt, vnd darumb das ſie nitt auff ein Schein ein Hader, ein Feindtſchafft mitteinander an der gleichen anfingen, vmb deßwillen das ihn zween Laſt würden zuefüren, vnd doch heimlich Gemeiner weren noch alſo zuuor, wer das ver-

(Fol. 18.)

bricht, iſt das Gefehrte obwendig Neuwenburg, ſo beſſert er zwey Pfundt Pfenning, iſts aber nidtwendig Neuwenburg den Rhein ab ſo beſſert er vier Pfundt Pfenning.

(Nachträglich iſt hinzugefügt: „Liſe gleich hernach Fol. 53 biß Fol.: 55.")

## Von Vorreden vnd Vorgedingen.

### Der 17. (18.) Articull.

Keine Vorrede noch Vorgedinge thun.

Im original Fol. 15. Nr. 11. Welcher Schiffman mitt vnß dienet vnd der ſeine Summa vorgedingt hatt, der ſoll keinen andern Laſt dingen, noch mitt Keinem kein Fürwortt thun von Laſtdingens wegen, es ſeye mitt vnſerem Burger einem, oder mitt einem Gaſte, es ſeye im Niderland oder im Oberland oder wo es im Land iſt, oder hie in der Stadt Burgbann noch an keinen Stetten, er ſoll auch mitt Niemand reden das ers von ſeinetwegen rede mit Jenem, vnd wer das verbricht, iſt das Gefertte nidtwendig Neuwenburg, ſo beſſert

(Fol. 19.)

er dem Handtwerkh IIII ß ₰. Iſt aber das Gefertte obwendig Neuwenburg vnd Straßburg den Rhein vff oder in alle ander Waſſert ſo beſſert er I ß ₰ doch ſols das Holtz vnd Heuw nicht angehn.

### Der 18. (19.) Articull.

Keine Vorgedinge außerhalb Burgbanns in Weier oder ander Gefertten zu thun.

Im original Fol. 28. Nr. 20. Es ſoll auch Niemandt an dem Gebirg dingen, noch vff der Straßen, noch an keinen Stätten, außwendig der Stad Straßburg, dann es hieße vnd were fürgedingt, dieße Ge-

dinge vnd dieſen Articul ſol man auch halten für auß bis gen Cölln, vnd wer das verbricht, der beſſert dem Handtwerck von iedem Futter (Fuder) Weins II β vnd ſoll mans rügen nach Hörſagen vff dem Eydt.

Wer es aber, das eiu Kauffherr denſelben Laſt für abe nidwendig Mentz (Mainz) füren wolle, denſelben Laſt mag ein Schiffman woll anderwert dingen vnd ſoll ihme das keinen Schaden bringen. Fol. 28. Nr. 21.

(Fol. 20.)

### Der 19. (20.) Articull.

### Niemandt ſoll gegen Schiffen oder Leutten lauffen zubingen, weder inn noch außerhalb der Stadt vnd Burgbann.

Wann Schiff oben herab von Baſel oder von Briſach kommen mit Leutten oder mitt anderem Laſt, wie der Laſt genand iſt, ſo ſoll vnſer Keiner gehn gegen dem Schiff obwendig des Katzenſtegs*), vnd nidtwendig des obern Dygs, (Damms) vnd ſoll auch keinen Laſt da dingen noch Gefert kauffen, vnd ſoll nitt mitt dem Schiffherrn reden, oder mitt andern Leutten, oder mitt keinen Kauffherrn reden, von keiner Fürdinge wegen, er ſolle auch nicht an den Rhein gehn, gegen dem Schiff, vnd wer das verbreche, der beſſert IIII ß ₰. Im original Fol. 36. Nr. 19. beſtehe Fol. 42. Nr. 54.

(Nachträglich iſt hinzugefügt: „Nota. Suche ferner drunten Fol. 42. b. Artic. 52 (54). Außerhalb der Statt oder Burgbann kein Schiff zu kauffen.")

### Der 20. (21.) Articull.

### Keiner ſo mitt vns dient ſoll Laſt dingen fürab zufüren vff einen andern Boden, oder Vorgedinge thun.

Wer der iſt der mitt vns dient vnd Wein dinget oder andern Laſt, zwiſchen Straßburg vnd Colmar, vff der Illen, oder zwiſchen Im original Fol. 19. Nr. 4.

*) Straße in Straßburg, welche jetzt Züricher Straße heißt.

(Fol. 21)

Straßburg vnd Baßel, vff dem Rhein herab zu füren, der soll keinen Last dingen feren zufüren, dan biß gen Straßburg, vnd soll ihn nitt fürab füren noch dingen, vnd soll auch mitt keinem Kauffman Fürwordt noch Vorgedinge thun, er oder Jemandt von seinet wegen, er soll auch mitt Niemand thun reden, daß derselbe mitt dem soll reden, vnd soll auch nicht schaffen, das mitt dem Kauffman geredt werde, weder in dem Schiffe noch an andern Stetten, vnd wan er kompt an den Gran (Krahn) zu Straßburg, an dem Rhein, oder hinne, so mag er woll mit dem Kauffman dingen vnd reden fürab zu füren, also fern das er denselben Last, den er also her hette bracht, vff einen andern Boden lege, wer daß verbricht, der bessert dem Handtwerck vier Pfundt Pfenning vnd ist das zuuerstehen in alle Wasser.

### Keines Schiffmans Fraw soll dingen.

Fol. 36. Nr. 18. Es soll keines Schiffmans Frauw Leut oder andern Last dingen, sie soll auch zu keinerley Geding reden, vnd welche Frauw diß thette, so bessert dieselbe Frauw, oder ihr Man fur sie, zehen Schilling ₰.

(Fol. 22)

### Der 21. (22.) Articull.

### Nicht vff frembden Boden zu schiffen.

Im original Fol. 20. Nr. 5. Besihe auch hieuor den 21. Articul. Wer es, daß ein Kauffherr Last an einem Schiff hette, vnd dasselbe Schiff da der Last inn lege, des Kauffherrn were, denselben Last soll Niemand vnder vns dingen vff denselben Boden fürab zu füren, dann das er sein eigen Schiff habe, so mag er denselben Last woll dingen, also das er den Last vff demselben Boden lege, in daß Schiff das sein eigen ist, vnd wer das verbricht der bessert dem Handtwerck IIII ℔ ₰ vnd geht das die mitt an, die gen Rastatt fahren oder deßgleichen.

### Der 22. (23.) Articull.

Vff ſeinem eigen Schiff oder Boden zufahren.

Im original Fol. 20. Nr. 6.

Es ſoll auch Niemandt keinen Laſt anders füren denn vff ſein ſelbſt Boden, es ſeye gehn Raſtett, Neuwenburg oder in alle andere Waſſer. Wer es aber, das einer kein eigen Schiff hette, der mag woll ein Schiff lehen (miethen) umb Zinß, alſo das er daſſelbe Schiff wider zu Berg füre vnnd wer das verbrecht der beſſert 1 ß ℔ alſo dick (oft) das geſchicht.

(Fol. 23)

### Der 23. (24.) Articull.

Von dem Fahren verſuchen der Steuerleutten.

Im original Fol. 30. Nr. 7.

Die Steuerleut, die da wollen das Jahr ſteuren, Vorſtender und Lappenleut, die ſollen alle Jahr zweymal fahren verſuchen, vmb des willen, das die Leut verſorgt werden, zu dem erſten mahl das iſt auff Sanct Bartholomäitag, Michelstag zehen Tag', vor oder nach, alß es ſich dann nach den Leufften, oder nach dem Waßer, oder Wetter ſchicket, vnd das ander Verſuchen ſoll ſein, vff Sanct Matthistag, auch bey zehen Tage vor oder nach', vnd wann die Zeitt alſo kombt, das man ſoll fahren verſuchen, ſo ſoll der Handwerckmeiſter den Harrer ſchicken vff die Stuben, vnd der ſoll ſie heißen vnnd manen, das ſie fahren verſuchen, die da wollen ſteuern, vorſtohn, oder am Lappen ſtohn, der mitt vnß dient.

Wer es aber, das derſelben einer vff die Zeitt nitt in der Stadt were, oder ſiech were, wann er dann mag oder ihm gefüglich iſt, ſo mag er allein oder mehr mitt ihme die ſich auch alſo verſaumbt haben, auch fahren verſuchen, es ſeye welche Zeitt es wolle im Jahr, vnd mögen auch woll daſſelbe Geſchirr nemen, vnd mögen das brauchen, vnd waß daſſelbe verſuchen coſt, das ſollen dieſelben ſonderlich bezahlen, vnd was das Verſuchen coſt, ſo die männge Geferdt verſuchen, den Coſten ſollen geben

(Fol. 24)

Steuerleutt, Vorſtender vnd Lappenleut, jeglicher gleichviel,

wer es aber, das ein Lappenman nit füre verſuchen, derſelbe ſoll geben alle Fahrt IIII ß in die Büchße, das Geldt ſoll man brauchen vmb Geſchirr vnd vmb Coſten, das da gehört zu dem Fahren verſuchen.

Und welche alſo fahren vff einer Flüſſe die ſollen auch in gutter Freundſchafft ſein, es ſeye vff dem Rhein, in dern Herbergen, oder vff den Straßen, vnd hett Einer mitt dem Andern ichtwas zu ſchaffen, das ſoll er vnſers Handtwercks Meiſter fürlegen, der ſoll fürbaßer darzuthun, alß es ſich den geheiſchet.

Vnd wer der wer, von Steuerleutten oder von Vorſtendern, die da nit füren verſuchen in die Weiße als dauor geſchriben ſteht, die ſollen dieſelben Flüße, alſo die Ziel dauor geſchriben ſtehet, nit faren, biß das ſie auch fahren verſuchen, vnd dieſer hinderſte Articul gehet die Lappenleutt nichts an, vnnd wer die vorgeſchribnen Stückhe eins verbrecht, der ſoll das Handwerck verlohren haben.

(Fol. 25)

### Der 24. (25.) Articull.

### Das ein Schiffman keinen frembden Steuerman gewinen ſol.

Im original Fol. 30. Nr. 1. Wer mitt vns dient, wann der fahren will, ſo ſoll er keinen frembden Steuerman gewinen, es were denn das er keinen Steuerman finden könde, der mitt vns dient, vnd wer das verbricht, der beſſert 10 ß ß. Dießen Articul ſollen auch alle die halten, die nit mitt vns dienen.

### Der 25. (26.) Articull.

### Ein Steuerman ſoll nit mehr den zwey Schiff bereitten.

Im original Fol. 30. Nr. 3. Es ſoll auch kein Steuerman oder ſein Vorſtender, nicht mehr den zwey Schiff bereitten zu ſteuern, vnd ſoll auch kein Steuerman keinen Gemeiner haben zu den Schiffen zu ſteurn, vnd wann der Steuerman die erſten zwey Schiffe hinweg hat gefürt, ſo mag er aber zwey ander Schiff bereitten zu ſteuren,

vnd ſoll kein Steuerman, Vorſtender noch Lappenman keine Vorrede mitt keinem Kauffman thun all dieweil er die Schiff nitt gefürt, biß gehn Neuwenburg, die er bereitt hatt zu ſteure, vnd wer das verbricht, der beſſert IIII ß ₰. (Später iſt hin zugefügt: „Hienach volgen Exceptiones.“)

(Fol. 26)

### Der 26. (27.) Articull.

### Nieman mag Schiff meſſen.

Im original Fol. 31. Nr. 4.

Wer es aber, das ein ander Kauffman oder ein Schiffherr zu demſelben Steyerman ſpreche, oder zu ſeinen Vorſtender, ich bitte dich daß du mir mein Schiff füreſt an die Statt da ich Mutt (Abſicht) hab zu laden, oder ſpräche, das er ihm das Schiff meſſen, ſo ers geladen hette, vnd auch ſprecht, wan ich bereit würde, ſo ſoltu mitt mir fahren, das mag der Steuerman oder Vorſtender wol thun, vnd ſoll ihm das keinen Schaden bringen, alſo das kein Gefehrte dabei ſeye.

### Der 27. (28.) Articull.

### Vom Steuerman.

Im original Fol. 31. Nr. 5.

Wer es aber, das ſich ein Kauff(Schiff)*)=man alſo lang wolte ſaumen, vnd das ihm nicht gefüglich wer zu fahren, ſo mag der Steuermann zu dem Kauff(Schiff)=mann ſprechen, das er ihme gönne ein ander Schiff hinweg zu führen, biß er bereit würd, iſt das dem Kauff(Schiff)=man lieb, ſo mag es ein Steuerman wol thun, vnd wer es, das ein Steuerman ſo lang vff der Färtt were, ſo mag der Kauf(Schiff)=man auch woll ein andern Steuerman nemen, wiewoll ihm dießer Steuerman zum erſten gelobt hett, doch ſoll auch kein Gefehrt dabey ſein, vnd das ſoll auch Niemandt keinen Schaden bringen.

*) In dieſem Artikel iſt das Wort „Schiff“ ſpäter viermal hinzugefügt worden.

(Fol. 27)

### Der 28. (29.) Articull.

### Ein Steuerman ſoll einem Schiffer oder Kauffmann anzeigen, wieuiel er Schiff zu ſteuren verſprochen.

Im original Fol. 31. Nr. 6. Wann ein Kaufman oder ein Schiffer einen Steuerman anſpricht zu fahren, iſt es denn, das der Steuerman hette einem Kauffman ein Schiff oder zwey gelobt hinweg zu füren, vnd das ein ander Kauffman zu ihm keme, vnd ihn anſprech zu fahren, ſo ſoll der Steuerman dem Kauffman ſagen, wie viel er Schiff hatt vorgelobt hinweg zu füren, will dann der Kauffman andere alſo lang beitten (erwarten), das ſoll dem Steuerman keinen Schaden bringen, iſt aber, das der Steuerman dem Kauff(Schiff)man nicht ſagte, ſo beſſert der Steuerman dem Handwerckh II ß ♃ vnd ſoll man einen Kaufman vnd Schifffhern darumb beeydigen.

### Der 29. (30.) Articull.

### Daß kein Steuerman obwendig Neuwenburg auß dem Schiff darauff er geferttigt gehen ſoll.

Im original Fol. 31. Nr. 7. Welcher Steuerman, Vorſtender oder Lappenman obwendig Neuwenburg außgienge, ehe das er gen Neu-

(Fol. 28)

wenburg keme ans Land, wer das thett, der beſſert dem Handwerckh den Lohn, vnd darzu 10 ß ♃.

### Der 31. Articull.*)

### Ein Steuerman ſoll nicht bei Nacht wandlen.

Im original Fol. 31. Nr. 8. Wann die Steuerleutt, Vorſtender oder Lappenleutt gen Neuwenburg an das Land kommen, vnd das ſie wider hero heim wollen wandlen, ſo ſollen dieſelben Steuerleut nicht bey Nacht wandlen es ſeye frue oder ſpadt, doch ſo mögen ſie woll ein halbe Meil in die Nacht wandlen gegen Abendt an die nechſte Herberg ohn alle Gefehrt vnd wer das verbricht der

*) Dieſer Artikel iſt ſpäter durchſtrichen worden.

beſſert den Lohn den man ihme giebt vnnd darzu 10 β. wer aber für (nach) Germersheim abfehrt, den geht dieſer Articul nicht an.

### Der 30. (32.) Articull.

### Ein Steuerman ſoll keinen frembden Vorſtender oder Lappenman mitt ihme führen.

Im original Fol. 31. Nr. 9.

Welcher Steuerman Jemand mitt ihm fürte, es were einem vorzuſtohn, oder am Lappen, der nicht mitt vns dient, welcher Steuerman das thett, der beſſert 10 β. es were dann, das

(Fol. 29)

er Keinen finden könte, der mitt vns dient, vnd gleicher Weiß, ſo ſoll ein Steurman keinen Rubknecht mit ihm fürren der nicht mitt vns dient, bey der vorgeſchribenen Beſſerung der 10 β ℔.

### Der 31. (33.) Articull.

### Ein Steuerman ſoll keinen frembten Rubknecht hinweg füren.

Im original Fol. 32. Nr. 10.

Wer der iſt, der mitt vnß dient, er ſeye Burger oder Landtman, vnd derſelben einen Obernknecht oder einen Vndernknecht die nicht mitt vns dienent, mit ihme hinweg füeren wolten, mitt Laſt, vnd derſelbe Laſt des Kauffmans eigen were, oder mitt, welcher Steuerman den hinweg fürte, der beßert 10 β ℔.

### Der 32. (34.) Articull.

### Das kein Steuerman ſoll umbwehren, dem Harrer ſey dann zuvor ſein Harrgeldt worden.

Im original Fol. 9. Nr 41.

Es ſoll auch kein Steuerman mit keinem Schiff umb wehren, dem Harrer ſey dann vor ſein Harrgeldt worden, daß iſt von iedem Knecht 2 ℔ der Knecht far vmb Lohn oder vergebens (umſonſt), der anderſt ein Rub-

(Fol. 30)

knecht verweſt, welcher Steuerman das verbracht, der beſſert fünff Schilling Pfenning, vnd ſoll dannoch dem Harrer ſein Recht geben.

### Der 33. (35.) Articull.

Von Liedtlohn vnd Füracht (Fracht) der Schiffer zurichten.

Im original Fol. 6. Nr. 19. Hette ein Schiffman, der unſer Einung (Innung, Zunft) hatt, einem Kaufherrn wohl gedienet, er ſeye frembt oder heimiſch, vnd demſelben Schiffman kan ſein Lohn nicht werden, von dem Kauffman den er vmb ihn gedient hett, ſo mag er ihm ſein Leib vnd Gutt ſtellig thun, biß er bezalt würde.

### Der 34. (36.) Articull.

Kein Schiffman darff Laſt ohn ſein Bezahlung volgen laßen.

Im original Fol. 16. Nr. 18. Wer es das ein Schiffmann einem

(Fol. 31)

Gaſte, oder wer der were, der nicht mitt vns dient, Laſt geführt hette an die Statt da er ihn hingedingt hatt, will dann der Kauffman oder der Gaſt ſeinen Liedlohn nicht geben, den er vmb ihne gedient hette, vnnd wills ihm verziehen, ehe dann der Laſt auß dem Schiff komen, ſo mag der Schiffman den Laſt in dem Schiff behalten, biß an die Stund, das der Kauffman oder Gaſt mitt dem Schiffman überkompt, daran er ein Genügen hatte.

### Der 35. (37.) Articull.

Von Knecht Lidtlohn zurichten.

Fol. 6. Art. 20. Wer es Sach, das ein Lohnknecht der mitt vns dient, ſein Liedlohn von einem Schiffman, der auch mitt vns dient, nit werden möchte, den er doch redlich vmb ihn gedient hette, ſo ſoll ihm der Meiſter gebietten, denſelben Knecht, in dreyen Tagen zu bezahlen, bey alſo viel alß er ihm ſchuldig iſt, vnd welcher Schiffman, das nicht thette, der beſſert dem Handtwerck ſouiel, alß er dem Knecht ſchuldig iſt, der ab ihm clagt.

(Fol. 32)

**Der 36. (38.) Articull.**

**So ein Schiffman einem andern Schiffman so das Handwerk haben, Last fürt, wie es des Lohns halben zu halten.**

So ein Schiffman einem andern Schiffman Last vmb Lohn füret, vnd die beede mit vns dienen, so soll der Schiffman der den Last gefürt hett, jenem Schiffman den Last lassen ziehen, vnd wer es, daß sie spennig darin wurden, (in Zwist geriethen), den Gespan (Zwist) sollen sie für vnsers Handtwercks Gericht tragen, vnd welcher vnder ihnen beeden das verbrecht, der bessert ein Pfundt Pfenning dem Handtwerck. Fol. 16 Nr. 14.

**Der 37. (39.) Articull.**

**Knecht Lohn nach Marzahl zu richten.**

Nota Ist iez nit mehr zu lesen

Wer es auch, das ein Kauffherr einem Knecht zu Neuwenburg Vrlopp (Abschied) gebe, so soll er ihme geben das Drittheil seines Lohns vnd nicht meher, gibt er ihm aber zu Germersheim Vrlop, so soll er ihm geben halben Lohn, gibt er ihm aber zu Speier Vrlop, so soll er ihm geben 4 ₰ mehr dann halben Lohn, gibt er ihm Vrlop an der Rechbäche, so soll er ihm vollen Lohn geben, alß wer er biß gen Mentz gefahren. Fol. 41 Nr. 9.

(Fol. 33)

**Der 38. (40.) Articull.**

**So ein Schiffman einen Knecht oder der Knecht dem Schiffman im dienen hindert.**

Nota laß iez auß:

Saumet ein Schiffherr einen Lohnknecht das er heim bleibt mitt vnredlichen Sachen, (auf unredliche Weise), so ist der Schiffherr dem Knecht schuldig den halben Lohn, das steht an dem Knecht, saumt aber der Lohnknecht den Schiffherrn, das er heim bleibt mitt vnredlichen Sachen so bessert der Lohnknecht fünff Schilling ₰ dem Handwerck, von den 5 ß ₰ soll dem Schiffherrn III ß ₰ werden für seine Coste, vnd sollen das die geschwornen Rüger fürbringen vnd rügen bey dem Fol. 43. Nr. 19.

Eyd, nach Hörſagen, vnd auch für ein Wißen, ſo es anders ein Wiſſen iſt.

### Der 39. (41.) Articull.

Nota Iſt iez auch nit noth zu leſen.

### Lohn des Steyermans Vorſtender oder Lappenman.

Fol. 27. Nr. 14. Welcher Steyerman ein Schiff ſteuret, was Lohne der nimpt einem Vorſtender oder einen Lappenman, damitt ſoll ſich der Vorſtender oder Lappenman laßen benügen, vnd ſollen keinen ſondern Lohn für baſſer fordern, vnd wer das verbrech, der beſſert 1 Pfund Pfenning.

(Fol. 34)

### Der 40. (42.) Articull.

Nota Kan iezo auch außgelaſſen werden.

### Das kein Schiffman ein Kauffman wan der Laſt gedingt, in Burgbann nach dem Verding hindern oder ſaumen ſoll.

Fol. 16. Nr. 16. Wer Laſt vmb einen Kauffman dingen will, in dem Burgbann zu füren, ſo ſoll ſich der Schiffman gar wol vorhin bedenckhen was er heiſchen (verlangen) will, das es ihn danoch nicht gereuwe, dann ſo er ein Summa Geldts geheiſchen hatt, vnd ihme der Kauffman dieſelbe Summen Geldts geben wolle die er geheiſchen hatt, vnd es dann der Schiffman nicht thun wolte, vnd clagt das der Kauffman von dem Schiffman, ſo ſoll er dem Handtwerck beſſern 5 ß ₰ vnd ſoll dannoch dem Kauffman ſeinen Laſt füren.

### Der 41. (43.) Articull.

### So ein Schiffman einen Kauffman oder hingegen ein Kauffman dem Schiffmann in Wein dingen hindert oder nicht fördert.

Fol. 24. Nr. 5. Welcher Schiffman Wein dingen will, der ſoll den Kauffman fragen, vff welche Zeitt er bereit wolle ſein zufahren, do ſoll der Schiffman lugen (darauf ſehen), das er den Kauffman nicht ſaume, ſondern das er gefördert werde ohn alle Gefehrte, wer es aber, das der Kaufman den Schiffman

ſaumpte über acht Tag, nach dem vnd er ihm zuſagt hette, will denn der Schiffman, ſo mag er von der Veracht (Fracht) ſtohn (abſtehen), vnd mag ander Wein dingen, vnd ſoll ihme das keinen Schaden

(Fol. 35)

bringen, ſaumet aber der Schiffman den Kauffman hie oder an andern Enden, an Zöllen (Zollſtätten) Geldts halben, oder anderer Sach halben, deßgleichen clagt das der Kauffman vor ihme ſo beſſert er 2 ß ₰ vnd ſoll dem Kauffman keren (erſtatten) nach Erkantnus vnſers Gerichts.

### Der 42. (44.) Articull.

So ein Kauffman einen Schiffman nicht fördert.

Alß auch in allen Articulln, ſo vor vnd nach in dießen Buch geſchriben ſtehet, begriffen iſt, in welchem Weg ein Schiffman einen Kauffman ſaumet, ſo muß der Schiffman dem Kauffman zu Beſſerung ſtehn, nachdem denn die Geſchicht iſt (sic!), desgleichen herwider, wer es, das ein Kauffman einen Schiffman ſaumpte, in welchem Weg das were, clagt das der Schiffman, ſo ſoll ihme der Kauffman auch zu Beſſerung ſtehn, nach dem vnd denn die Sach iſt, vnd welcher Kauffman das nitt gehorſam ſein wolte, dem ſoll man ihn oder ſein Gutt ſtellig thun biß er gehorſam wird. Fol. 28. Nr. 22.

(Fol. 36)

### Der 43. (45.) Articull.

Von gedingten Rüg vnd andern Knechten.

Welcher Schiffman Laſt vmb Lohn fürt, vnd einen gedingten Knecht hett in ſeinem Hauße, vnd der Knecht nicht mitt vns dient, vnd derſelbe Knecht einen Rubknecht, oder einen andern Knecht verweßet (vertritt), welcher Schiffman das thette der beſſert dem Handtwerck 10 β ₰. Fol. 40. Nr. 1.

### Der 44. (46.) Articull.

Welcher Schiffman Laſt vmb Lohn fürt, oder ſeinen eigen Laſt, derſelbe Schiffer ſoll keinen obern noch vndern Knecht mitt ihme hinweg füren, der nicht mitt unß dient, vnd welcher Fol. 40. Nr. 2.

Schiffman das thet, der beſſert 10 β ℔ vnd wer ohn Rubknecht hinweg fehrt, der beßert auch 10 β ℔.

Dießer Articul gehört auch den 3 Articuln hieuorn ſo durch die Herrn 15 erleuttert worden.

(Später iſt Folgendes hinzugefügt:

„Exceptio iſt der nachuolgende Articul.“)

(Fol. 37)

### Der 45. (47.) Articull.

### So ein Schiffman keinen Ober- noch Vnder Knecht ſo mitt vns dient kan haben, darff er einen frembten nemen.

Fol. 40. Nr. 4. Wer mitt vnß dient, vnd Wein oder andern Laſt gedinget hett, oder das er mitt ſeinem eigen Laſt wegfertig iſt, vnd findet der keinen Obern oder Vndern Knecht, der mitt uns dient, ſo mag er woll eiuen frembten Knecht annemmen, vnd ſoll ihme das nit ſchaden, er ſoll ihm aber nicht meher geben dann Rügmans Lohn, vnd einen halben Gulden darzu, vnd wer das verbricht, der beſſert 10 β. vnd daſſelbe Recht ſoll einem Jeden behalten ſein, alſo es dauor geſchriben ſtoht: vide protocollum Fol. 86.

Wen aber ein Schifknecht ſo mit vns dient von einem Schifman angeſprochen wirdt mit ihm zufahren, vndt hernach mit ihm nicht fahren will, ſo ſoll dem Schiffman einen frembten Knecht zu nemen vnverwehrt ſein. Vide prot. 99 wirt Bericht gethon wie ſie ſich ferner halten ſollen. *)

### Der 46. (48.) Articull.

### Von Bruder oder Leut Gefertten.

Fol. 35. Nr. 9. Wann Bilger (Pilger) oder ſonſt andere Leuth oder Pferdt, wie die Leutt genant ſind die gern den Rhein ab füren, ſolche Brüderleutt oder Pferdt ſoll man nirgendt anderswo dingen, denn inn der Habe (Hafen), vnd ſoll keiner unſers

---

*) Das letzte Alinea iſt ſpäter hinzugefügt worden.

Handwercks mitt keinem Bruder, oder ſonſt Leut reden noch Pferdt dingen, dann es ſoll Niemandt dingen er habe Laſt oder keinen, dann der Harrer vnd die Fertiger mitt ihnen. Were aber der Harrer nicht vorhanden, ſo ſollen die Fertiger doch die Brüder, Leut oder Pferdt dingen, die denn in der Habe ſeindt, vnd wann der Harrer oder die Ferttiger alſo Brüder, Leutt oder Pferdt, poena est 1 ß. vide Folio 9. 39.

(Fol. 38)

dingen, welche denn die Zeitt in der Habe ſeint, die ſollen Theil daran haben, vnd ſollen ſo heimblichſt ſie mögen, vff die Stuben gehn, vnd ſollen darumb werffen (würfeln), das es die Leut nicht ſehen, wenn das geſchicht ſo ſoll der Harrer oder Gefertigter einer, der denn die Leut gedinget, vngefehrlich den Staden vffgehen zum Enckher vnd allen dem verkündigen', die ihme begegnen im Hereingehn vnd ihn ſagen das Brüder- kommen ſeint, ob ſie darumb werffen wöllen, vnd ſagen, wie ſie gedingt habendt, vnd denn ſchlechts Gangs (auf directem Wege) wider hinauß gehen in die Habe, vnd wer ihm begegnet im Hinaußgehen, den ſoll er nicht laßen darumb werffen, darumb ſo ſoll ein Jeglicher, der alſo ein Gefehrt gewinet, dem Harrer oder denn Fertigern, die dan die Leüt gedingt haben 1 ß ₰ hie zu letzt loßen.

### Der 47. (49.) Articull.

### Mitt ſein ſelbs Leib fahren zu Bruder Fertten.

Wer auch vmb Brüder würfft vnnd ein Gefertt gewinnet, der ſoll ſie mitt ſein ſelbs Leib hinweg füren, oder aber ſein Gemei- Fol. 36. Nr. 17.

(Fol. 39)

ner, hatt er anders einen Gemeiner, ehe er den Wurff thutt, nach dem Wurff ſoll er keinen Gemeiner nemen.

Mann ſoll auch vor der Morgen' und Nachtglockhen nicht vmb Bruderfert werffen. Fol. 36. Nr. 13.

### Der 48. (50.) Articull.

### Wer ein Bruderfart gewinnet, wen er fahren ſoll.

Wer auch eine Gefert gewinnet, der ſoll ſie fürderlich in dreyen Stunden hinweg füren, vngefehrlich, es wer denn Sach, Fol. 35. Nr. 11.

das der Gebreſt (Mangel) an den Leutten were, vnd wer die Leut alſo ſaumpt, vnd die nicht hinweg fürte in dreyen Stunden, alß vorſteht, ſo ſoll ſie der nechſt darnach hinweg füren, der den maiſten Wurff hätte.

Vnd wer wider der vorgeſchriben Stuckh eines thette, oder der eins verbrecht, der beſſert dem Handwerck 1 ℔ ₰ vnd ſoll darzu das Gefehrt nicht hinweg füren, vnd ſollen das die Harrer vnd die Gefertiger bey ihrem Eydt dem Meiſter vnd dem Gericht fürderlich rügen vnd fürbringen, wo einer ſolches verbrecht, zum nechſten Gericht, der Meiſter vnd das Gericht ſollen auch bey ihrem Eyde ſolche Perſonen, die ſolches verbrochen hetten alßbaldt ihnen

(Fol. 40)

das fürkompt, in dreyen Tagen für (vor) ſich beſenden, vnd ihnen gebietten, die Beſſerung zugeben, vnd wer ihnen das nicht gehorſam ſein wolte, dem ſollen ſie mit Gericht ſtracks nachgehen, ſo lang und fouiel bis er gehorſam württ.

## Der 49. (51.) Articull.

### Mann ſoll in Bruder Gefertten nicht vngefertigt wegfahren.

Fol. 34. Nr. 7. Es ſoll auch kein Schiffman der mit vns dient, der Leut oder andern Laſt gedinget hette, der ſoll nicht hinnen fahren, er ſeye dann vorhin (von den geſchwornen Fertigern ordentlich gefertiget*) [gangen zu dem Gefertigern eim oder zwen, oder zu dem Geſchwornen eim oder zween die des Gerichts ſeint, ob der Fertiger keiner da were, oder zu ſonſt einem Geſchwornen oder zu unſerm Meyſter einem, der ſich darumb verſteht was fahren iſt]**), erkennen die das er fahrn ſoll vnd woll (gut) gefertigt ſeye, ſo mag er woll hinweg fahren, erkennen ſie es aber nicht, ſo ſoll er nirgendt fahren

*) Dieſe Worte in der Klammer ( ) ſind nachträglich hinzugefügt worden.

**) Am Rande der Worte in der Klammer [ ] ſteht „Diß leſe nit".

(Fol. 41)

biß das er woll gefertiget würdt, füre er aber darüber hinweg, so beſſert er 10 ß ℔.

### Der 50. (52.) Articull.

Niemand ſoll dem andern ruffen oder werken (winken) in Bruder Färtten.

Fol. 36. Nr. 15.

Alß Einer deme Andern lüff werken, ſo man vmb Bruder färtt werffen wolte, vnd ſo er den Wurff verlohr, ſo lieff er denn vnd werket Jederman, das ſoll hinfürtter nimmer ſein wer der iſt der Jemand ruffet oder werket, ſo er gewürfft, durch ſich ſein Weib oder ſein Kindt, der ſoll 5 ß ℔ beſſern, vnd thete es auch ſein Weib oder Kind, ſo ſoll ers dannoch beſſern. („vite [sic!] et lege Fol. 56“ iſt nachträglich hinzugefügt.)

### Der 51. (53.) Articull.

Frembde Leut oder Biliger (Pilger) ſo in ihren eignen Schiffen von oben hierher kommen oder Schiff hie kauffen, ſollen mit hieigen Steuerleutten gefertigt werden.

Fol. 36. Nr. 20.

Wer es das Bilger oben herab kämen gefahren in ihrem eigen Schiff vnd gern fürab werendt, ſie ſeyen geyſtlich oder weltlich, oder das dieſelben hie ein Schiff zu Straßburg

(Fol. 42)

woltten kauffen, daſſelbe Schiff, oder das Schiff ſo ſie oben herab mitt ihnen bracht haben, ſo mögen ſie woll mit den Leutten fürab fahren, alſo das ſie ſich hie fertigen mitt Steuerleutten die mitt vns dienen, vnd ſollen auch keine andere Leutt zuſetzen noch andern Laſt anlegen, es were dann das es ihnen ein Handtwercksmeyſter erlaubt, vnd welcher Schiffman ſie darüber hinweg fürte, der beſſert dem Handtwerck 10 ß ℔.

(Nachträglich iſt hinzugefügt worden: „Leſe iezo gleich Fol. 56 a et 57“.)

### Der 52. (54.) Articull.

### Auſſerhalb der Stadt oder Burgbann kein Schiff zukauffen.

Fol. 37. Nr. 21. Es ſoll auch kein Schiffman der mitt vns dient, kein dännen (tannen) Schiff kauffen, es ſeyen Nachen oder große Schiff, die von Baſel oder von Bryſach oben herab komen oder anderswo her, obwendig des Katzenſtegs vnd nidtwendig des obern Tichs, wer das verbrechte der beſſert 10 β ₰ kaufft ers aber zu ſeinem eignen Laſt ſo beſſert er nichts.

(Nachträglich iſt hinzugefügt worden: ſuch hievorn Fol. 20. art. 19.)

(Fol. 43)

### Der 53. (55.) Articull.

### Von Wachsgeldt.

Fol. 9 Nr. 36. Wer der iſt er ſeye Burger oder Landman, der in der Stadt Straßburg Burgbann an dem Sontag vmbwert, mitt einem Schiff das nicht herwider kompt, das Schiff ſey groß oder klein, der ſoll ein Pfund Wachs geben oder II β ₰ wer das nicht thett der beßert 5 β ₰ vide protocollum Fol. 86.

Erkannt

Es ſoll ein Büchs zu dem Wachsgelt gekaufft, darein zuſamen geſpart, vnd ſo ein armer Zunfftbruder deſſen begert vnd für Schöffen vndt Gericht deſſen würdig geacht, ſo ſolls demſelben geben werden*).

### Der 54. (56.) Articull.

### Keiner ſoll dem Andern ſein Schiff ohn Erlaubnus auß dem Burgbann wegfüren oder nemmen.

Fol. 21. Nr. 14. Welcher Schiffman mitt vns dient, und ſo einer dem andern ſein Schiff oder Geſchirr ohn ſeinen Wißen vnd Willen nimpt, vnd daſſelbe Schiff oder Geſchirr bruchet inwendig des Burgbanns, ſo ſoll derſelbe der das Schiff oder Geſchirr alſo ge-

*) Das letzte Alinea iſt ſpäter hinzu gefügt worden.

nomen hette, jenem alle tag II β ₰ dauon zu Zinß geben ob ers von ihm nemen will, vnd was Schaden dem Schiff oder Geſchirr geſchehen, den ſoll er auch geben.

(Fol. 44)

Exception.

Wer es aber das einer Schiff fürte außwendig des Burghanns, der ſoll den vorgeſchribenen Zinß auch geben vnd auch den Schaden keren (erſtatten) wie dauor geſchriben ſtehet, doch ſo ſoll er das Handtwerk verlohren haben, vnd ſoll ihm nimmer werden. Fol. 21. Nr. 15.

**Der 55. (57.) Articull.**

Straff des Diebſtals, Wahren, Holtz oder andern Gutts.

Welcher Schiffman mit vnß dient, der Holtz, Wellen oder andern Laſt neme, er ſeye welcher handt Gutt es wolle, nichts außgenomen, es were an einer Ladeſtatt, oder da ein Schiffman dem andern ſeine Speiße oder ſein Geſchirr neme, vff welchen Waſſern das were, oder auff dem Lands, an welcher Stetten das were, vnd ſtiele er auch einem andern der nitt mitt vns dient, wo man ſolche Diebheit von einem erfindet, der ſoll das Handtwerck verlohren haben vnd ſein nimmer werden, vnd ſoll darzu heißen vnd ſein ein Dieb, vnd ſoll Meyſter vnd Raht alles ihr Recht, an ihn behalten ſein vmb den Diebſtal. Fol. 21. Nr. 18.

---

(Fol. 45 iſt leer; Fol. 46.)

Von Annemung der neuw Zünfftigen, Empfahung des Handtwercks vnd Haltung des Harniſch.

Wer der iſt, der vnßer Handtwerck kauffen will, der ſoll bar geben zwey Pfundt Sieben Schilling vnd 10 Pfenning vmb das Handwerck, der Fünffzehen Ordnung nach, vnd ſoll geloben dem Handtwerck getreuw vnd holt zu ſein, ſeinen Nutzen zu fürdern, ſeinen Schaden zu wenden (abzuwenden) ohn alle Gefehrde.

(Fol. 47)

## Ein Schiffmans Sohn empfhat das Handtwerk von ſeinem Vatter.

Hätte ein Schiffman Söhn der vnſer voll Handtwerck hette, die auch vnſer Handtwerck treiben wollen, die ſollen das Handtwerck, von ihrem Vatter haben doch (wann ſie darzue tauglich erkant werden *) ſollen ſie nicht Schiff fertigen ſie ſeyen den achtzehen Jar alt vnd haben das Handwerck vorgefordert, auff das ſie eingeſchriben werden, vnd (ihre Wachten vnd Beſchwerden leiden *) mit der Nachthut gangent alß andere Zünfftige die mitt vns dienent. (Die darauf folgenden Worte: „vnd allein ſolcher geben" ſind ſpäter geſtrichen worden.)

## Der ein Schiffmans Dochter nimpt.

Nimbt einer eines Schiffmans Dochter (Tochter) der vnſer voll Handwerck hette, will der vnſer Handtwerck kauffen der ſoll geben 7 ß 4 ₰ vmb das Handwerck auch der neuwen Ordtnung nach, vnd ſoll auch ein ſolcher kein Schiff fertigen er habe dann zuuor ſein Burgerrecht gekaufft alſo vorſteht, vnd habe auch ſeinen Harniſch alß recht iſt dauon dem Schreiber und Büttel ihr Recht **).

(Fol. 48)

## Vom Harniſch.

Wer der iſt der mitt vns dient vnd Schiff fertigen will, der ſoll ſeinen Harniſch und Wehr haben, ehe er Schiff fertiget, vnnd alſo dick (oft) einer ohn Harniſch funden wirrt, ſo beſſert er fünff Schilling Pfenning.

Der Meiſter vnd das Gericht ſollen auch alle Jahr (die Gewöhr vnd Rüſtung *) zum wenigſten zwey mahl beſchauwen.

---

*) Die eingeklammerten Stellen ſind ſpäter hinzugefügt worden.

**) Dieſer Artikel iſt geſtrichen worden und ſteht am Rande: „Iſt nicht mehr im esse vnd aus Irrthum befoblen worden".

## Von Beſtellung vnd Beſetzung des Gerichts.

Es ſollen der Schiffleut Handtwerck alle Jahr kieſſen vnnd wehlen dreyzehen erbare Man, die ſollen ſein, der Rathherr (der Zuman*), der Handwerck: vnd der Zunfftmeiſter ſampt noch zehen (neun*) die des Handwercks Gericht beſitzen ſollen, die ſollen ſchweren einen Eydt zu Gott, das Buch vnd recht Gericht zu halten, dem Armen alß dem Reichen, vnd dem Handtwerck das beſte vnd wegerſte (geeigetſte) zu thun nach dem beſten Nutz ohn alle Gefehrde, vnd wer es, das der Meiſter einer welcher der were, ander den Zweyen, der dann die Zeitt richten ſolle, nit in der Stadt, oder nit

(Fol. 49)

woll geſundt were, oder ſonſten anderer Vnmuß (Arbeitt) halb, nicht zu Gericht kommen könte, ſo ſoll der ander Meiſter an ſeine Statt richten, vmb deßwillen, das das Handtwerck nicht geſaumbt werde.

## Fertiger Articull vnd derſelben Eydt.

Im original Fol. 44. Nr. 24.

Man ſoll auch alle Jahr fünff erbare Mann kieſſen (wählen), und die ſollen diß Jahr Gefertiger ſein vnd ſchweren zu Gott, das ſie Niemandt wollen laßen vmbwehren, ſie trauwen denn, das die Leutt oder der Laſt woll gefertigt ſeyen, mit Schiff vnd Geſchir, vnd mitt Steuerleutten, vnnd ſollen auch nirgent anderßwo fertigen, dann in der Habe, es were dann, das das Waſſer ſo klein were, das einer nicht trauwete durch den Deych zu fahren mitt den Leutten oder Laſt, ſo mögen ſie woll die Leutt heißen an den Zoll gehen, vnd wann einer alſo vmbwerett nachdem er gefertigt würd, der ſoll darnach weder mehr Laſt noch Leutt anlegen,

(Fol. 50)

alß ihme die neuwe Ordnung zuläßt vnd vergonnt; eß ſoll auch hinfürter kein Steuerman, der einen Schiffman zuege-

*) Die eingeklammerten Stellen ſind ſpäter hinzugefügt worden.

ſagt, das Schiff helffen fertigen darauff er faren ſoll: Eß ſoll auch kein Vatter ſeinen Sohn: kein Schweher ſeinen Dochtermann: kein Bruder noch nächſter Schwager den andern helffen fertigen: Wann hinfürter Jemand gefertigt wird, ſoll beim Fertigen der Büttel abtretten, biß ſich die Fertiger vereyniget, es ſoll auch der Büttel das Fertigergelt vleiſſig einſammlen, vnd ſolches iedem Fertiger mit erſtem liferen vnd werden laßen :/. Erkandt iſt dieſer Anhang vorſtohender 11 Zeylen, ut infra Fol. 20. a. Zinßtags den 3. January A. 1618.

(NB. Suche fernere Erläutterung über das Fertigen infra Fol. 2. b. vnd beſonders Fol. 9. b. § Were dann ꝛc. *)

Dann vngefehr zwey oder drey Menſchen, vnd darauff ſollen auch zwen von den Fertigern mitt ihm hinauß gehen oder fahren, vnd ſehen ob ſie mehr Laſt oder Leutt anlegen, vnd wer alſo darüber nach dem ſo er gefertigt were, meher Leut oder Laſt anlegte, oder wer vngefertigt hinweg füre der beſſert zehen Schilling. (Nachträglich iſt hinzugefügt: „Vide Fol. 10. hernacher in Erleüterung.“)

### Articull vnd Eyd der XIII geſchwornen Rüger.

Im original Fol. 4. Nr. 8. 9. Man ſoll auch alle Jahr kieſſen dreizehen erbare Mann, die ſollen vor dem Gericht ſchweren einen Eydt zu Gott, zu rügen vnnd dem Gericht fürzubringen, alle die, ſo wider die Stuckh und Articull thun, die zu dießen Buch geſchriben ſtohnt, vnd die dem Handtwerck ſchedlich ſeint vnd die es verbotten hatt, wo ſie das befinden, wiſſen oder hören ſagen, die ſollen ſie rügen bey dem Eydt, nach Hörſagen, vnd für ein Wiſſen, ſo es anders ein Wiſſens iſt, es ſeye den Rhein vff oder ab oder in alle Waſſer.

Vnnd rüget der Geſchworner einer Jemandts für ein Wiſſens, ſo ſoll

(Fol. 51)

man darnach kein Warheitt darumb hören, es were dann, das

*) Der Satz in der Klammer () iſt ſpäter hinzugefügt worden.

es ſich ſcheinbarlich vnd kundlich fünde, das er inn Feindtſchafft oder von Neidt wegen gerüget hette für ein Wiſſen, vnd ihme Vnrecht gethan, bringet er das für (vor) mitt Zweyen oder mehr, ſo ſoll derſelbe Geſchworner, der alſo gerüget hatte, in deſſelben Beſſerung ſtehen, den er alſo gerüget hatte, dann ſie ſollen wahr vnd recht rügen, wird aber einer gerüget von Hörſagen, der mag ſich verantworden, ſo erbar alß er kann, vnd ſich mitt ſeinen Rechten entſchuldigen.

Sie ſollen auch alle Sachen bey ihrem Eydt ſo ihr ieglichem fürkompt, es ſeye nach Hörſagen oder ein Wüſſen, rügen vnd fürbringen zum nechſten Gericht, vff das es ingeſchriben vnd ihme in der Neuwen (von Neuem) nachgangen werde, dieweill es den Leutten bey Sinnen vnd bewuſt iſt, vnd ſich wißen zuuerantwortten, vnd das für baß nicht meher geſchehe als vormals geſchehen iſt, das der Rüger einer erſt rüget, wann das Gericht vnd er abging, ſo wuſte dann das neue Gericht nichts dauon, ſo war es auch dem, der gerüget war, auß dem Sinn gangen, das er ſich nicht veranttwortten kunde, alß ob er in der Neuwe gerüget worden, ſolches hinfürtter zuuerhütten, ſo ſollen ſie rügen zum nechſten Gericht, es were dann, das einer die Zeitt nicht daheimen were, ſo man Gericht halt ohne alle Geſehrde, das ſoll ihm nicht ſchaden, wann er aber heim kompt, ſo ſoll ers beym Eyd zum nechſten Gericht rügen, vnd wer alſo vor

(Fol. 52)

Gericht gerüget vnd fürbracht würdt von den Geſchwornen, in maſſen vorſtehet, die ſolten der Meiſter vnd das Gericht vffzeichnen, vnd ihnen bey ihren Eydten fürderlichen zum nechſten Gericht dargebietten vnnd Jeglichen zu Redt ſetzen, nach dem er dann gerüget iſt, vnd ſich laßen verantworden, ſo beſt er kann denſelbig ſoll der Meiſter inſchriben, vnd dem ſtracks mitt Gericht nachgehn vnnd ſolche Beßerung einbringen.

### Wer den Geſchwornen vebelredt.

Wer auch Einer der des Gerichts Perſonen, oder ſonſt einen geſchwornen Rüger, der dem Harrer vebelredt, der beſſert fünff

Schilling Pfenning, wer es aber, das er deren einem vngewonlich vnd vnzimlich vebel redt, was dann das Gericht fürbaß auff ihn erkennet, daß ſoll er beſſern, vnd dieſelbe Beſſerung ſoll er geben bey der Tagzeit bey I β ₰.

---

(Fol. 53)

## Verbeßerter Articul der Gemeinſchafften.

Waß ein Zeithero für blinde vnd vngleiche Gemeinſchafften, bey etlichen gutentheils Schiffleüthen vorgangen vnd verüebet worden, daß haben Herren Schöffen vnd Gericht nit allein mit beſonderem Vnwillen vernommen vnd anhören müſſen, ſondern wird auch den mehrern diſer Zunfft verleibten Mitgliedern beſtermaßen ſelbſt bekhandt vnd wißend ſein; indeme dieſelben diſer Zunfft löblich wolverfaßte Articul allerdings hindanſetzen, vnd hergegen ſich muthwillig vnd wißentlichen mit Laſt vnd Güttern vberheüffen, daß ſie ſo wol an Schiffen als ane Gütteren, mehr alß ihnen der Articul zueläßt, den Herren Fertigern in der Haabe fürbringen, vnd vnder Augen führen, die Herren Fertiger, aber in Betrachtung ihres ſchwer vff ihnen tragenden Eids, ſolche nit fertigen können, ſollen noch wollen, fahren ſie zue, damit ſie allein den vffgenohmenen Laſt mögen durchbringen, ruffen vnd nehmen den Nechſten, ſo ſie an der Hand haben khönnen, ſprechen, oder bieten ihnen die Gemeinſchafft an, behalten auch bey gegebenen Handtrewen an Eidesſtatt gegen den Fertigern, daß ſie alßbalden ſie von ſelbiger Reiſe werden heimkhommen, Schiff vnd Geſchirr anſchlagen laßen, vnd ſolche Gemeinſchafften zu Berg vnd Daal, zu Gewinn vnd Verluſt anſtellen, vnd auffrichten wollen, die der von Alters her gebrauchten Gewohnheit, auch den Articulen gemeß vnd änlich ſein werden:

Wann ſie aber ſolch ihr Verſprechen gänzlich auß Acht laßen, die gegebene Trew an Eidesſtatt nit betrachten, die Gemeinſchafften nit volnſtreckhen, ſondern etwan einander nur mit

einer gewißen Summa abweiſen vnndt außkauffen, vnd alßo die Herren Fertiger nit allein fälſchlich betriegen, ſondern auch hierdurch den vberigen ihresgleichen Mitzünfftigen vorm Liecht ſtehen, vnd merkhlichen Schaden zuefügen, warzue dann Herren Schöffen vnnd Gericht, lenger nit ſchweigen khönnen, ſondern von Amptswegen Gleichheiten zu erhalten, ernſtlich vnd nothwendi-

(Fol. 54)

ges Einſehen haben müßen, derowegen ſie die alten Articul aufffuchen laßen vnd abgehört, auch die vorigen redlichen Gebreüche der Gemeinſchafften erwogen, vnd darauf mit einhelligem Schluß, volgende Erleütterung vnd Anſtalt, erkhandt, geſezt vnd geordnet:

Nemmlichen, ſo ſoll ein Jeder, der Gemeinſchafft mit einem Andern halten vnd vernehmen will, nicht hernach, da er bereits Gutt angenohmen, geladen, deßelben zuuil, vnd darumben nit gefertiget werden kan, einen Gemeiner annehmen, vnd gleichſam denſelben nur vom Baum ſchütteln oder in der Lufft daher führen (sic!) ſondern ehe vnd zuuor er ein Pfundt Gutts geladen, angenohmen, und ins Schiff zulegen Willens, mit ihme ſeinem vorhabenden Gemeiner, laut Articuls, ernſtlichen vnn der Gemeinſchafft wegen, reden, dieſelbe auch nit für oder durch ſich ſelbſten, ſondern mit Beywesen (in Gegenwart) eines, zwey oder drey aus der Zahl der Herren Schöffen vnd Gerichtsperſohnen, inſonderheit vnd fürnehmlich aber eines der geſchworenen Fertiger, der ſelbiges Jahr im Ampt iſt, beſtellen vnd auffrichten, Schiff vnd Geſchirr, vnd was zum Fahren gehörig, ein vnd ſchätzen vnd anſchlagen, alßdann erſt ihr Schiff vors Kauffhauß ſtellen, alda, oder bey den Kaufleüthen, Waaren vnd Gütter annehmen, dingen vnd laden, ſouil ihnen der Articul wird zuelaßen vnd vergönnen; vnd wann ſie nun alſo mit einander fahren, auch etwan, wie bißweilen zugeſchehen pflegt, ein Bergſchiff, zuſampt einer Laurdannen zu Daal laden, ſollen ſie dieſelbige Reiſen eben ſowol redliche Gemeinſchafften, zu Gewinn vnd Verluſt, zu Berg vnd Daal treiben, auffrechte Rechnungen mit

einander pflegen vnd halten, daß ſie ſich derſelben, ſolche vff Begehren vor Herren Schöffen vnd Gericht vorzulegen, khein Scheüh haben dörffen, getrew vnd gleichlichen Theilen vnd kheineswegs einander außkauffen noch mit einem gewißen Gelt abweiſen, ſondern alßo mit einander handlen, wie ehrlichen Leüthen zueſtehet, die Articul nit mißbraucht, vnd Schöffen vnd Gericht zu gebührender harter Straff, gegen ihnen vorzunehmen,

(Fol. 55)

khein Vrſach haben werden. Damit nun auch beßere Richtigkheit hierinnen fürgehen, vnd erhalten werden möge, ſollen die gemelten Gemeinere, wann ſie ſich mit einander verglichen, oder ſchließen wollen, ehe ſie gedingt, geladen, oder abzufahren Willens, in Gegenwartt der darzue erbettenen Perſohnen ſolch ihre getroffene Vereinigungen vnd Gemeinſchafften, bey dem geſchwornen Zunfftſchreiber angeben, durch ihne verzeichnen vnd einſchreiben, auch im Fall ſie wider von einander ſtehen, die Gemeinſchafft enden vnd auffgeben wollen, gleicherweiſe mit Zuethun derjhenigen, ſo anfangs bei ihrer Vergleichung geweſen (woferrn ſie noch bey Leben, im Widerigen aber, ſonſten dergleichen Herren vnd Perſohnen, wie ſie hieoben ernant) ſich bey dem Zunfftſchreiber anmelden, einander alda ordentlichen quittiren, vnd ihre Vereinigungen vnd Gemeinſchafften wider außthun laßen, ſich auf alle Fäll zu eines jeden Nachrichtung darinnen haben zuerſehen.

Würden aber nun einer oder mehr diſer auffgeſetzten Verbeßerung der alten Articul, in einem oder anderm Puncten zuwider handlen, dieſelben durchlöchern, vnd mit was Vortheil, Liſt vnd Geſchwindigkeit, es geſchehen vndt erdacht werden möchte, vbertretten, gegen dem oder denen, wollen Herren Schöffen vnd Gericht die gebührende ernſtliche vnd ohnausbleibende Straff kheinesweges fahren laßen, ſondern ſolche, je nach Befindung der Sachen, vnd Beſchaffenheit der Mißhandlung vnd Fräuel (Frevel), zu beſtimmen, auch dieſelbe, ſo offt es geſchicht, würkhlich vor- vnd an Hand zunehmen, ihnen hiemit vorbehalten haben; darnach ſich ein vnd ander Theil zu richten, vnd zugleich vor-

angetrohtem Schaden zu hütten wißen wirdt. Actum vnndt erkandt, den zehenden February, Anno Sechszehen hundert zwanzig vnd neün.

(NB. Leſe iez darauff (aus) dem Original den Articul Fol. 64. b. vom 16. Sept. anno 1653.)

---

(Fol. 56)

Erleütterung wegen der Brudergefertt.

Demnach auch in Spielung (beim Auswürfeln) der Brudergeferthen nit wenig Vngleicheiten vorgehen, da bißweilen geſchicht, wann ein Bruderfarth vorhanden, daß etliche, wann ſie bereits vorhin Schiffleüthen zugeſagt, mit ihnen zufahren, ohne der Schiffleüth willen, vmb ſolche Bruderfarthen ſpielen, vnd die, welchen ſie verſprochen, ſitzen laßen, daher es dann kombt, daß ſie täglichen vor der Stuben ligen vnd deßwegen kein Schiffmann vaſt keinen Rugkhnecht vberkhommen kan, vnderweilen aber entweder vor oder nach dem Wurff, erſt einen Gemeiner zu ſolchen Brudergefertten annehmen, da dann Zween immer beßere Hoffnung haben, das Gefärth zu gewinnen vnnd wegzuführen, dann Einer.

Wann es dann nit allein wider die alten Articul allerdings laufft, ſondern auch vmb etwas ein vnzimlich vnd vngleiches Anſehen haben will; alß haben Herren Schöffen vnd Gericht oberzehlte vnd andere mehr daraus erwachſende Vmbſtände vnd Weitterungen, reifflichen erwogen, vnd darauff auch deßwegen Volgendes auffgeſezt:

Nemmlichen ſo wollen Erſtlichen obermelte Herren Schöffen vnd Gericht, vmb deßwillen, das alle Gemeinſchafften, voran, ehe einer Laſt, Gütter oder ſonſten dergleichen anzunehmen Willens, ordentlichen, wie bey Verbeßerung der Gemeinſchafften mit mehrerm außführlich zuſehen, eingezeichnet, vnd verſchriben werden ſollen, allerdiugs nit geſtatten, daß Einer oder der Ander, wer der iſt, vnd vmb Bruderfärthen ſpielen vnd werffen will, kheinen Gemeiner zu denſelben, weder vor oder nach dem Wurff annehmen, ſondern ein Jeder allein ſeinen Wurff, wie ſonſten

gebreüchlich, für ſein einzige Perſohn, thun, vnd im vberigen handlen ſolle, wie der Articul außweiſet, vnd ihnen bekhandt iſt.

Were es aber, das vnder den Schiffleüthen einer vorhin einen Gemeiner angenohmen, vnd ſolche ihre Gemeinſchafft ordentlich durch den Zunfftſchreiber, in Beyſein der darzue benandten Herren vnd Perſohnen verzeichnen vnd einſchrei-

(Fol. 57)

ben ſolte laßen, ſolche wollen Herren Schöffen vnd Gericht, hierdurch kheineswegs brechen noch auffheben, ſondern denſelben erlaubt haben, daß allein vnder ihnen den genanten Gemeineren, einen Wurff vor ſich vnd ſeinen Gemeiner zuthun vnd zuwerffen Macht haben ſolle, dann es ihnen vaſt zueträglich, den Vberigen aber nachteilig were, wann zween Gemeiner zwey, der Ander aber nur einen Wurff haben würde.

Weilen ſichs auch begibt daß zwen Gemeiner wie erſtgemelt, ſo etwan den Rhein auff oder ab, Gutt geladen, vnd in den Schiffen ligen haben, doch aber auch zugleich vmb Bruderfärth zuwerffen ſich vnderſtehen, ſo ſolle ſolches auch hinfürter gäntzlichen nit mehr gelten, ſondern wer Laſt oder Gütter gedingt vnd geladen hette, ſoll vmb Bruderfärth weder einer noch der ander Gemeiner zuwerffen vnd ſpielen, kheineswegs Macht haben.

Würde auch Einer oder mehr einem Schiffman mit ihme für ein Steürman, Rug- oder gemeinen Knecht zu fahren, bereits gelobt vnd zugeſagt haben, der ſolle eben ſo wenig als Vorige, vmb einige Bruderfartt ſpielen, noch dieſelbe führen, es were dann, daß ihme, der alſo ſpielen wolte, ſein Schiffman zuuor Erlaubnus geben, vnd gut geheißen hette.

Wollen demnach Herren Schöffen vnnd Gericht, auch ebenmeßig einen Jeden, vor der geringſten Vbertretung, ſie werde erdacht vnd auf die Baan gebracht, wie ſie wolle, treülichen gewarnet haben, ſintemahlen dieſelben, ſolche Fräueler (Frevler) vnd Mißhändler, mit gebührender ernſter Straff, je nach beſchaffenen Dingen, würkhlich belegen, vnd dieſelbe einem oder dem andern nicht nachlaßen wollen. Geſezt vnd erkhandt Montag den 16. Februaryy. Anno 1629.

(Fol. 58 leer, Fol. 59)

## Schiffzimmerleüth Ordnung.

### Der 1. Articüll.

Einer ſoll dem Andern Theil geben.

Wer zu einem Kauff kompt, der das Handwerck angoht, gibt Einer Einem nicht Theil an dem Kauff, ſo beſſert er funff Schilling Pfening ob es jener clagt.

### Der 2. Articul.

Keiner ſoll dem Andern ſein Werck hindern.

Wer Einem ſein Werk hindert, der beſſert funff Schilling, ob es geclagt würdt.

### Der 3. Articull.

Es ſoll kein Schiffzimmermann keinen gebannenen (gebundenen, gebotenen) Feyertag nicht arbeiten noch kein Schiff vffziehen, welcher das vnter ihnen breche, der beſſert von iedem Schiff 1 ß Wachs ſo dick es geſchicht.

### Der 4. Articull.

Welcherley Geding die Schiffzimmerleutt furbaß dingen, biß an zwantzig Gulden, ſo ſollen ſie dem Handtwerck geben von jedem Pfundt zwen Pfenning,

(Fol. 60)

vnd wan ein Geding zwantzig Gulden oder mehr thutt, ſo ſollen ſie dauon geben von ieglichem Geding V β ₰, vnd das

Gelt ſol er geben in acht Tagen. Es ſoll auch ihr Keiner kein Geding darzwiſchen mehr thun, die Geding ſo er vorgedingt hat, ſeyen dan vorauß bereitt vnd gefertigt biß vffs Waßer, vnd wer das verbricht der beſſert fünff Pfundt Pfening.

### Der 5. Articull.

Es ſoll auch Niemandts keinen frembten Schiffzimerman ſtellen, der nit mitt ihnen dient, es were dan das ihme Niemant werken wolte vmb Lohn, vnd wem das alſo begegnet, der ſoll für Meiſter vnd Raht gohn vndt das verkunden, vndt was ihm dan erlaubt würdt, das mag er thun.

### Der 6. Articull.

Wer es Sach, das einer ein Schiff verkaufft vff dem Waſſer vndt machte mehr an dem Schiff in den Kauff inn der Statt oder am Rhein, oder gebe in dem

(Fol. 61)

Kauff Ruder, Riemen oder Portt (Bord), der ſoll beßeren V β ß.

### Von Lohnknechten oder Lehrjungen.

Vnnßere Herrn Meiſter vndt Rähte vndt XXI. haben erkannt, das kein Schifzimmerman keinen Lohnknecht mehr dingen noch haben ſoll, dan bedarff ihr einer ein Knecht, ſo ſoll er ihres Handtwercks einen nemen, ihm, den Tag von zu tun, aber ein ieglich Schiffzimmerman, der mag einen Lehrjungen dingen kurtz oder lang, wie ihm das eben iſt. Vndt ob zween Gemeiner an dem Handtwerk weren, die ſollen auch nicht mehr haben noch dingen dan einen Lehrknecht, alſo das ein ieglicher Lehrknecht gedinget werde vor dem gemeinen Handtwerck, vndt were es dan, das ein Lehrknecht hinweg lieffe von ſeinem Meiſter, ehe er ihm ſein Zil oder ſein Lehr Jahr außdienet hette, demſelben Knechte ſöl man das Handtwerck nicht zu kauffen geben, er ſeye dan vor, mit dem Meiſter, von dem er alſo vor ſeinem Ziel geloffen were vberkommen (übereingekommen), oder habe im aber das Ziel vßgedient. Actum Feria etc. 1605.

(Fol. 62)

**Erkanntnus Vnßerer gnädigen Herrn Reht vndt XXI. das kein Schiffzimmerman einem Schiffman, der zuuor noch einem andern Schifzimmerman ſchuldig, einig Schiff zu kauffen geben oder ſonſt wercken ſoll.**

Alß die Schiffzimmerleut alhie vorruckter Zeitt bey Vnßern Herrn den XV. durch ein Supplication furgebracht vndt ſich beclagt, wie das ſie mehreren Theils in merkliche Beſchwerden gerathen, mitt dem, wan ein Schiffman bey ihrem einem, ein Schiff kaufft, oder machen laſt, daſſelbig nicht bezalt, vnd der Zimmerman ſeine Zahlung fordert, das der Schiffman zu einem andern vndt wol zu dem dritten Schiffzimmerman kompt, Arbeyt bey ihm beſtelt, kaufft oder machen laſt, ohne, das er weder den einen noch den andern bezalt, dardurch ſie die Schiffzimmerleut nicht nuhr mitt der Bezahlung vffgehalten, ſondern offtermahls derſelbigen gahr verluſtigt werden, vndt gebetten, ſy gleich wie bey etlichen andern Handtwercken geordnet vnd breuchlich, mitt einem Articul zuuerſehen, das ihren keiner bei einer benannten Straff keinem Schiffman alte oder neuwe Arbeidt machen oder zu kauffen geben ſoll, da derſelbig einem anderen Schiffzimmerman noch ſchuldig, vndt ihm nicht zuuor vernügt vnd befridigt.

(Fol. 63)

Hierauff vndt nach dem ermelte Vnßere Herrn die XV. alß denen der Statt Sachen vnd Ordnungen befohlen, ſolche ihre Supplication zu Bedacht genomen, erwogen vndt ihr Bedencken für Vnßere Herrn Räht vnd XXI. gebracht, ſo haben dieſelbige ihr der Schiffzimmerleutt Begeren nicht fur ohnzimblich ermeſſen, derwegen erkannt, geſetzt vndt geordnet:

Das kein Schiffzimmerman ſol einigem Schiffman oder Andern ſo mitt Schiffen zu fahren pflegen, ſie ſeyen frembt oder heymiſch, einig Schiff, es ſeye neue oder alt, zuſtellen verkauffen, verdingen, oder machen, es ſeye dan das der Schiffman, im Fall er zuuor einem andern Schiffzimmerman vmb

Schiff oder Arbeit noch ſchuldig were, denſelben Meiſter befridiget, vernügt vnd bezalt habe, vnndt, das bey Peen (Poen) funff Pfundt Pfening, ſo ein Erſam Gericht vndt Meiſterſchafft zum Encker den Vbertrettern nicht fahren laſſen ſolle, halbe der Statt vndt halb einer Erſamen Zunfft zu entrichten vnd zu bezahlen. Actum & Decretum Mittwoch den 18. May A. 1603.

Joſephus Jundt, Stattſchreiber.

---

(Fol. [1] 64)

## Erleütterüng.
## vorgeſchriebener Articull.

Nachdem in kürtzen Jaren durch etlich Perſonen an dem Schiffleüt-Handtwerckh, vill Mißbreuch vnd Vnordnungen eingerißen, vnd in daß Werk bracht ſindt, vnndt das dermaßen, wo Schöffen, altt vnndt neuw Gericht zum Encker nit ein ernſtlichs Einſehen haben wurden, ſollichs gewißlich erger vnnd böſer wurde, vnd daß dermaßen, daß kein Zünfftiger ſo ſich des Handtwerckh nähret, bey dem andern könte oder möchte bleiben, wellichs dann dem ganzen Handtwerkh zu einer Zerrüttung, Schaden, auch ganzliches Verderben reichet, vnd ſolchs aber fürnemlich gegen Vnſern Herrn vnd Obrigkeitt auch Frembden vnnd Heimbſchen, einem Handtwerck, ſo zu allen Zeitten in der Statt Straßburg herfür gezogen (bevorzugt) auch gehalten worden, nit allein vnuerantwortlich, beſchwerlich, ſonder auch vnerlich wurde anſtehn, ſolchen Vnordnungen zu begegnen, die zufürkommen (ihnen zuvorkommen), von wegen gemeines Nutzes, Ehren vnnd Wolfahrt eines ganzen Handtwerckhs auch gemeiner Zünfftigen, darmit ſich einer bey dem andern, der arm bey dem reichen ſich möchtte ernehren, Friedt vnnd Einigkeit vnder ihnen erhalten wurde, frembdt vnnd heimſch Kauffleütt vnd deren Wahren oder Gütter, deſto baß (beſſer) verwahret vnd verſorget möchten werden, ſo haben Schoffen, altt vndt neuw Gericht zum Aenckher diße nach-

(Fol [2] 65)

uolgende Ordnung laßen zuſamen ſetzen, die auch gemeinen Schiffleüten fürleſen, darmit ſich der Vnwißenheit Niemandts habe zu entſchuldigen, dann ein Meiſterſchafft ſtreng vnnd ſtätt darob haltten würde, auch Niemandts hierinen verſchonen, wiewoll diße Ordnung ſo zuſamen geſetzt vnd getragen, iſt doch ſoliche kein Erneuwerung, ſonder Alles ſo hierin begriffen, auß den Artiekln, altten Erkantnußen vnd Vrtheilen genommen vnnd außgezogen, vmb gutter Ordnung willen, welche Ordnung woll verantwortt, bewahrt vnd genugſamb, durch vnſere gegebene Artikehl mag erhalten werden, obß ſie zu dießer Zeitt hoch von Nötten ſein wollenn.

## Vom Fertigen.

Vnd dieweil daß Fertigen fürnemblich vmb dißer Vrſach willen ſeinen Anfang genommen, darmit Frembden vnd Heimbſchen, ſo ihre Gütter hien und wider vff dem Rhein verſchaffen oder verhandlen, vff daß ſolche Wahren in ihrem Abweſen deſto baß verſorget werden. (Dann ſo ſolche Gütter geladen, werden ſie durch die Fertiger in den Gewalt der Stierleütt geſtellt vnnd vberantwortt, darumb dan erſtlichen von ſolchem Fertiger ſoll fürgenomen werden).

(Fol. [3] 66)

So die beiden Articul ſo der Fertigen beſagend, in dem Articulbuch rechtt vnnd ordenlich werden verſtanden, bringen ſie dießen Verſtandt mit ihnen, nemblich ſo ſollen alle Jahr fünff frome erbare Man, die ſich vmb Fahren verſtondt, gekoſen werden, vnnd gewehlet zu ſolchen Fertigen, die ſollen ſchweren einen Eidt zu Gott, daß ſie Niemandt wollen laßen vmbfahren, weder mit Laſt noch mitt Leüten, ſie haben dann Schiff vnnd Geſchirr beſichtiget, ob etwas daran manglen würde, erkennen dann die fünff Man, daß er fahren ſoll vnnd woll gefertiget ſey, mit Schiff, Geſchirr, vnnd Stierleüten, ſo ſoll er fahren, wo aber nit, ſo ſoll er nit von dannen fahren, er ſey dan gefertigett, nach Erkantnus der fünff Fertiger.

Hieuorn Fol. 49.

So aber die geſchwornen Fertiger, alle, oder deren etliche, nit anheimbſch auch die Zeitt nit vorhanden weren, ſo ſoll der Büttel andre allte Fertiger an deren Statt nemmen, vnnd ſo kein allter Fertiger vorhanden, vonn dem Handtwerckh nemmen, Schiffleüt, die ſich vmb ſolch Fahren verſtohndt, welchen dan alſo der Büttel gebeüttet, die ſollen bey ihren Eidten gehorſamb ſein und helffen fertigen, es ſey hie in der Habe, am Rhein-Kran, oder in Wanznauw, wie ſie dann bedäuchte, daß die Leüt vnd Laſt geladen möchten werden vnd verſorget ſeyen, vnnd ſollen hierinnen Niemandts verſchonen.

(Fol. [4] 67.)

Dann das ganz Handwerckh am Fertigen vnnd Steüren ſtehet, wann ſie alſo fertigen vnnd ſie beduncket das der Schiffman ſich vberladen habe, oder der Ruder, der Läp (Steuer) zu klein vnd ſchwach were, oder Mangel am Rieggeſchirr, dardurch Schaden vnnd Nachtheil, Windt oder Wetters halben möchtte entſtehen, ſo ſollen ſie den Schiffman heiſſen wider außladen, wo die Geſchir nit verſchafft, andere zu nemmen, vnnd ſoll ihnen der Schiffman hierinen gehorſamen
Fol. 9. 10. ohn Widerredt, auch ſollichen außgeladnen vbrigen Laſt, einem andern ſo nechſt fahren will, vnnd den Laſt laden kan, zuweiſen, darmitt der Kauffmann nit geſaumett werde, vermög der Artiekel, die Fertiger ſollen auch den Büttel, wan ſie einen geferttiget haben, zum Stierman vff demſelbigen Schiff ſchiecken vnd dem laſſen ſagen, wie er ſey gefertiget, mitt wievill Mannen, vnd wann dann der Schiffman alſo gefertiget iſt, ſo
Fol. 49. ſoll er weder mehr Leüt noch Laſt anſetzen noch legen, dan vngefährlich zween oder drey Menſchen.

Wann auch die Fertiger einen ſollen fertigen, ſo ſoll der Schiffman die laſſen beruffen durch den Büttel, wann er in der Haab haltet, vnnd nit am Staden,

(Fol. [5] 68.)

dann zu villmahlen ſich begiebtt, das die Fertiger berufft werden, vnd der Schiffman noch in einer Stunden oder lenger nit in die Habe kemet, ſo gehen dan die Fertiger wider hinweg, vnnd ſo ſie

der Büttel wider haben will, ſo iſt dann keiner mehr vorhanden, gebeuttet er dann andern Schiffleüten zu fertigen, die ſagen er ſolle die vorgehenden wider nemmen, ſie ſeyen vor (zuvor) nit gutt genug geweſen, ſo wollen ſie jezt auch nit fertigen, dardurch dan vill Irrung vnd Hindernußen entſtehen, darumb ſoll das Schiff vor vnd ehe in der Habe halten, ehe der Harrer die Fertiger bringt, deßgleichen ſolle es gehalten werden mit den Fertigern, ſo man am Rheinkran oder in Wanznauw ſolle fertigen, ſo ſoll der Schiffman ein gewiße Stund den Harrer ernennen, darmitt der Harrer die Fertiger wiſſe zu beſcheiden, hinabzufahren, es ſey zu Schiff oder zu Wagen, vnd ſie nit, wie bißher beſchehen, etwan zwo oder drey Stunden da ſitzen und warten, dan die Schiffleüt auff die Fertiger, vnd nit die Fertiger vff die Schiffleüt ſollen warten.

Welcher Schiffman alſo von kleinen Waßers wegen, am Rheinkrann oder im Wanznauw wolte zu laden, vnd der

(Fol. [6] 69.)

Fertiger bedarff, der ſoll die in ſeinen Coſten, auß vnnd einlüffern, darzu jnen den Jmbs (Jmbis) geben, vnnd ihr Fertiggeltt am Rheinkran III β ₰ vnnd in Wanznau V β ₰.

Wann ein Schiffman, zwey Schiff mit einander fiert, vnd fertigen laßet, er allein oder ſein Gemeiner mit ihme, ſo er ein Gemeiner hatt, es ſey am Rheinkran oder in Wanznauw, ſo ſoll er von jedem Schiff daß Fertiggeltt ſchuldig ſein zu geben, vnd von beiden Schiffen einen Jmbs, wievill ſunſt Schiff vnd Schiffherrn ſindt, vnd ſich fertigen laßen, die nit Gemeiner ſindt, die ſollen zu dem Fertiggellt jeder vonn ſeinem Schiff. den Fertigern ein Jmbß ſchuldig ſein zu bezahlen, were auch das ein Schiffman die Fertiger vber Nacht auß der Statt behielt, ſo ſoll er den andern Tag Morgens jedem den Jmbß geben vnnd bezahlen.

Wann ein Schiffman von kleines Waßers wegen in die Habe ein Leichtſchiff (Lichterſchiff) ſtellet zum rechten Laſtſchiff, vnd begert geferttigt zu werden, bedeücht dann die Fertiger,

das der Laſt wohl ohn Schaden vnnd Nachtheil mag geladen werden, vnd daß Laſtſchiff groß genug darzu iſt, ſo mögen ſie den wol in der Hab fertigen, hatt er aber mehr dann ein Leichtſchiff, oder ſie bedäuchte, das Gefahr dardurch entſtehn

(Fol. [7] 70.)

möchte, ſollen ſie ihm heiſſen vonn vnd ehe zu laden, es ſey am Rheinkran, Wantznauw, oder wo ihm füglich iſt, vnd ſo er nachgehendts geferttiget wurdt, ſolle er hienfahren.

Die Fertiger ſollen auch mögen vnnd Macht haben, ſo zwen Gemeiner wellen fahren, oder ſo ein Gemeiner den andern hinweg ſchickht, mit einem Schiff, es ſey Laſt oder Leüt, vnd ſie vermerckhen, daß in dieſer Gemeinſchafft Gefährt, Vortheil vnnd Betrug gebraucht werde, das ſie die Treuw vonn jehnen beiden fordern vnnd nemmen ſollen, das ſie rechtte Gemeiner zu Gwin vnd Verluſt ſeyen an Schiff, Geſchirr vnnd am Laſt, es ſeyen eychen Nachen oder thännen Schiff, darmit ſie

Fol. 17. art. 17. fahren, vnd nit gedingte Gemeiner, oder vff ein außkauffen, noch vmb Lohn, alß bißher beſchehen iſt, das einer den andern außkaufft, oder ihme ein Summ Gellts für ſein Theil gabe, darmit einer durch ſeinen Gemeiner, Laſt vberkomen, vnd hinweg gefüert, der ihm ſonſt nit worden were, welche ſich deßen widren wollten, vnd ihre Treuw nit darumb geben, als vorgemellt iſt, die ſollen nit gefertigt werden, vnnd ſoll der Meiſter ſolche fürnemmen

(Fol. [8] 71.)

darmit dieße Ordnung geſtrafft werde. Welcher Schiffman alſo nit gefertigt wurde, vmb dießer oder anderer Vrſachen willen, ſo ſollen die Fertiger dem Stierman, Lappenman vnd Vorſtehnder ſagen, durch den Harrer, das er nit gefertigt ſey, vnd da ihnen gebietten bey dem Lohn ſo ſie da verdienen, nit hinweg zufahren biß er gefertigt ſey, vnnd der Harrer wider zu ihnen kommen, vnd ſie heiße fahren, welcher Stiermann, Vorſtehnder oder Lappenmann das verbreche, dem ſoll das Gebott abgenommen werden.

Ob ſich begebe, daß Etliche ſo dem Handwerckh ſchuldig weren, von denen die Meiſter kein Bezahlung könten bekhom-

men, vnd die ſich woltten laßen fertigen, oder ein Schiffman Einen führte, der dem Handwerckh ſchuldig were, vnd nit wollt bezahlen, den ſollen die Fertiger vff Anzeig des Harrers nit fertigen, er ſey dann mit den Meiſtern vberkommen, oder der Schiffman ſpreche den Fertigern für den ſo er mit ihm führt vmb die Schuld ſo der ſchuldig iſt, den mögen ſie wohl fertigen, woltt aber der Schiffman nit dafür verſprechen, ſo ſollen ſie den der alſo ſchuldig iſt, ab dem Schiff fertigen.

(Fol. [9] 72.)

Die Fertiger ſollen auch keinen Schiffman vff zwey Schiff fertigen der einen Gemeiner hatt, dann wollen ſie zwei Schiff führen, ſo ſollen ſie mit ihren ſelbſt Leib fahren, darmit nit einer zwey Schiff führte, der ander anheimbſch blibe, vmb weitter Laſt vnnd Verding lugte, das dann wider den Articul iſt. Fol. 17 Art. 17.

Wann auch der Harrer einem Schiffman oder mehren gebeüttet zu fertigen, ſie ſeyen das Jahr geſchworne Fertiger oder nit, welcher da freueler Weiß vngehorſamb were, den ſoll der Harrer vffzeichnen, vnd rügen, darmit er zu Redt geſtellet vnnd ſeiner Vngehorſamb halb geſtrafft werde, doch ſoll der Harrer wo es ſein mag allezeit die neuwen Fertiger nemmen, die darüber geſchworen haben, wo aber die nit vorhanden, die alten nemmen, vnd Schiffleüt ſo ſich vmb fahren verſtehen, vnd ſoll der Harrer gebietten denen bey I β bey V β oder bey den Eyden nachdem die Notturfft das erfordert.

Were dann Jemandts von Schiffleüten, Stierleüten, auch vonn denen ſo man fertigen ſolte, die den Fertigern vmb ſollichs ihr Fertigen wurden vbel reden, nitt vngewonlichen Schwüren, als dan ſollichs gemeinlich beſchicht, der oder dieſſe ſollen Fol. 52.

(Fol. [10] 73)

in das Rügbuch verzeichnet werden, vnnd ein Gerichtt ſolche der Gebür nach ſtraffen.

Wo aber ſolche Straff an denen nit wurde verfahen, ſo ſollen dieße vonn einem Gerichtt alß Vngehorſame Vnſern Herrn den Funffzehener fürbracht werden zu ſtraffen, vff das

die Fertiger hierin beſchützt vnd beſchirmbtt werden, ihrem Befelch fleißiger nachzukommen*).

## Stierleüt (Steuerleute) vnnd deren Ordnung.

Alß vor Zeitten die frembden Leüt, ſo den Rhein herab gefahren, es ſey mit Schiffen ſo ſie hieher haben gebrachtt vnd Stierleüt genommen, oder ſo man vmb Bruderfehrt geworffen hat, freundtlich vnd leidenlich mitt dem Stierlohn ſindt gehalten worden, dardurch daß Gefehrt gemehrt vnd vfgangen, die Geſellen an dem Handtwerckh deßen wohl genoßen, vnnd aber jezt durch Abnemmung des Stierlons dahin kommen, das Jedermann daß Gefehrt, ſouil möglich fliehen, vnd

(Fol. 74)

welcher kan vnd mag ſolches vmbgehet, dardurch gemeinen Handtwerckh nit allein Schaden, ſondern einer ganzen Zunfft Nachtheil entſtehet, alſo daß etliche mahl frembde Leüt vndt Herrn ein ganze Zunfft vor Vnnſern Herrn vnd Oberkeit beclagen vnd verunglimpffen, vnd ſich höchlich ob dem Stierlohn beſchweren, vff daß aber ein Oberkeit nit hierdurch wurde verurſacht ein genanten Lohn hierin zu ſetzen, welches ſo das geſchehe dem ganzen Handwerckh ſchimpfflich würde anſtehen,
Fol. 83 Art. 14. derhalben ſollen die Stierleüt mit Abnemmung des Lohns dermaßen ſich haltten, daß ſolch Clag vnd Vnglimpff ſouil möglich vermitten bleibe.

Es ſoll auch kein Steürman hinfüro, der zweyen Schiffmännern hat helffen zu rüſten, vnd zugeſagt mit ihnen zufahren vmb kein Bruderfahrt werffen, es erlaubten ihm dan beede Schiffleüt, desgleichen auch kein Rügknecht, oder ander,
Fol. 26. 27. Art. 28. 29. ſo einem Schiffman hatt zugeſagt, es erlaubte ihm dan der Schiffman, vnnd ſoll der Harrer ſollichs allezeit ſo man vmb Bruderfahrt will werffen den gemeinen Schiffleüten ahnſagen,

---

*) Hier folgt der bereits auf Fol. 49 befindliche Zuſatz: „Es ſoll auch hinfürder ꝛc“.

welcher dann darüber würde werffen, den ſoll der Harrer rügen, vnd nach Erkantnus eines Gerichts geſtrafft werden.

(Fol. 75)

## Von den Schiffleüten.

Welcher Schiffman mit Laſt den Rhein zu Berg fährt nitwendig Neuwenburg, hatt der einen Gemeiner ſo ſoll er ſelbſt oder ſein Gemeiner bey dem Schiff ſein vnd bleiben, biß die Schiff in die Wanznauw kommen, vnd ſoll der Schiffman nit vonn dem Schiff lauffen, andern Laſt zu dingen, den Berglaſt, Schiff vnd Geſchirr an die Knechtt henckhen, dardurch dan, als küntlich iſt, den Kauffleüten zu mehrmalen groſſer Schaden geſchieht, vnd in merckhlichen Schaden geführt werden, vnnd dann ſolche Breüch zwiſchen vnnſern Herrn, frembden vnd heimbſchen Kauffleuten vill Irrung vnd Spänn (Streit) bringen, darzu dem Handwerckh zu großem Nachtheil vnnd Verkleinerung dienende, dann welcher hinfüro vonn ſeinem Schiff alſo lauffen oder gehen wurde, der ſoll darumb geſtrafft werden, nach Erkantnus eines Gerichts, oder zu Vnnſerer Gnädigen Herrn der Funffzehen Erkantnus der Straff halben. Fol. 11. Art. 12. Supra Fol. 11. Art. 12.

Darmit ſich ein jeder Schiffmann habe zu weyßen, waß er für Schiff ſolle fertigen, vff das den Vnordnungen vnd ver-

(Fol. 76)

derblichen geſchwinden Gedingen möchtte begegnet werden, vnnd die abgeſtellt, ſo vermag der Articul, daß ein Schiffman allein oder ſein Gemeiner mit ihme, nit mehr dan zwey Schiff ſollen vnd mögen fertigen, es ſey mit welcherhand Laſt daß wöll, es ſey den Rhein zu Berg oder zu Thal auch in alle Walltwaßer, ausgeſcheiden die Heßer, darbei laſt man daß bleiben wie vonn Altters her. Fol. 6. Art. 4.

Darwider die Frachter etlich Zeit her etwann eins oder zwey dähnen (tannen) Dahl Schiff geladen, vnd ſich laßen fertigen, vnd aber darneben etwan einen oder zwen Nachen mit Güttern allerley Wanen mit Knechten zu Berg haben gehen, vnnd ſich darmit wollen ſchirmen, dieweil man die Bergſchiff nit fertigt, ſo ſollen die nit

für Laſtſchiff gerechnet werden, vnd ſo ſie brechen zu Berg, ihnen der articul nit hülfflich iſt, genannt Kauffmansrecht vnnd Schiffmansrechtt, vermeinen der articul binde ſie hierinnen nit, dieweil aber der articul, die Zahl der Schiff zu Dahl vnnd Berg meldet, wieuil einer fieren mag vnnd nit vonn dem Fertigen Meldung thut, dan man ſonſt die Heßer vnd Rheinberger auch müſte fertigen, vnd darff doch deren keiner mehr dann zwey Schiff noch Laſt fertigen, den Rhein zu Berg, vnd die Heßer drey Schiff nach Winen (Wein) in die Illen.

Vnd were es, das ein Heßer zwen Nachen fertigt in die Illen nach Raſtetter Weinen, vnd das dritt Schiff, nach Holz

(Fol. 77)

ober anderm Laſt, der wurd vmb das dritte Schiff vermög der Artiekhel geſtrafft, darum laßen ſie dießen articul bey
Fol. 12. 13. ſeinen Krefften bleiben.

Welcher Schiffman zwey Schiff allein führen will, der ſoll die mit einander führen, mit ſein ſelbſt Leib darbey ſein, vnnd bleiben biß an Ordt vnd Endt, dahien dann der Laſt gedingt iſt, zu gleicher Geſtalt hatt einer ein Gemeiner ſo mögen ſie beide Schiff mit einander führen, oder nacheinander ſouer daß alweg der eine bey dem Schiff ſey vnd bleibe, zuuorderſt geredt von den Dahlſchiffen, vnd ſollen dieſe Schiffleüt, wann ſie alſo geladen oder gedingtt haben, ihrer Summ weitter kein Fürwort noch Geding thun noch Zuſagungen, alß ſo einer möchtte zu einem Kauffman ſprechen wartt mit dem Laſt, wan ich wider komme will ich dier den Laſt fieren, weder hie in der Statt vff dem Rhein noch auf der Straßen, biß ſie wider anheimbſch in die Statt Straßburg kommen, alßdan mögen ſie woll ander Werb dingen vnd laden, vnnd die weil eiu bößer Mißbrauch an dem Handtwerckh iſt, das ettlich Schifleüt ein Geding mit den Kaufleüten machen, alſo daß die Kaufleüt ihnen alle ihre Wahren vberſchiekhen ſollen vmb

(Fol. 78)

ein geſezten Lohn ſo ſie mit ihnen gemacht haben, ein ganz Jahr lanng, vnnd mit Brieffen oder Geſchrifften an die Kauff-

haußknecht ſolche Gütter, dieſen Schiffleüten, ſo alſo vorgdingt zu Hauß zu füren befehlen, dieweil dan das den andern gemeinen Schiffleuten nachtheilig, auch ahne Fürwortt oder Geding nit ſein kan noch mag, vnd ob ſchon von dem Lohn nit geredet noch gehandlet were.

Darumb welcher Schiffmann ſein Laſt vnd Summ hatt gedinget vnd darnach ihm mehr Laſt zu Hauß würt gefürt, den er oder ſein Gemeiner die Fahrt nit mögen führen vnnd laden, den alſo in ihren Heüßern behalten, vnnd nit einem anderm Schiffman zuweiſet vermög der Artiekhel, auch in ſeinem oder ſeines Gemeiners Abweſen auf der Fahrt, einiche Gütter zu Hauß empfahtt, wie bißher beſchehen, oder Jemand vonn ſeinetwegen empfienge, ſolche oder ſolchen, will man darumb ſtraffen, alß für ein Fürgedinge noch Beſag der Artiekhel.

Will ein Kauffman ſein Wahr vnnd Gütter herſchiekhen, vnd der ihm ein ſolches führen ſolle nit anheimbſch were, ſo ſoll ſolch Gutt im Kauffhauß bleiben ligen, bis diſer anheimbß komme, der ſolches laden ſolle, darin ſoll der Kauffman vngehindert vnd frey gelaßen ſein, will der Kauffman ſolches nit erwartten, mag er daß Gutt einem andern Schiffman anlegen, ſo amheimbß, vnd ſich auch Fahrens ernähret, damit

(Fol. [16] 79)

diße Vorgeding oder Fürwortt werden abgeſtelltt.

Alß bisher etlich Schiffleüt wider die Artiekhel, die Kauffhaußknecht dahien brachtt mitt Gaben vnnd Schankungen, wan Laſt oder etwas kommen iſt, ihnen ſolches in ihren Abweſen zuzuführen vnd zu weiſen, würd daß fürohin kundtlich, ſoll das geſtrafft werden, vermög des Artiekels, vnnd ſoll mit den Kauffhaußknechtten von vnnſern Oberherrn gehandlet werden, ſolches fürther zu vnderlaßen vnd müßig zu ſtehen dann diß nit die geringſt Vrſach iſt ſolcher Vnordnung Fürgedings vnd Fürwort, ſo ſich ingerißen haben.

## Von Schiffzimmerleüten.

Vnd dieweil dan die Vorgeding vnnd Fürwort der Schiffleüt, Dingens halb, vonn Nothwegen, auch Fürgeding oder

Fürwortt geben müſſen, bey den Schiffzimmerleüten, das zugleich die Kauffleüt mit den Schiffleüten handlen, zugleich handlen die Schiffleüt mit den Schiffzimmerleüten, alſo das einer alle Schiff, die der Schiffzimmerman vnnd ſein Gemeiner mögen machenn vmb ein genannte Summa Gelts ein ganz Jahr nimptt, dardurch den armen kein Schiff, ſo ſie

(Fol. 80)

ſchon läſt vnnd Verding wiſten, möge zuſtehen vnnd werden, vnnd wollen dannoch die Schiffzimmerleüt wider ihren eignen Artiekel erſtreitten, ſolches ſei kein Fürwort, oder Geding, darmit die Schiffzimmerleüt ſich des Büchſengeltts möchtten ledigen.

Hierauff den Schöffen, altt und neuwen Gericht, den Artiekhel vergangen LV iſten Jahr allen Schiffzimmerleuten laßen vorleſen, vnd welche dan alſo vf Fürwort oder Geheiß, ſo einer möchtt ſprechen, ich darff (bedarf) ein dreybott oder vierbott Schiff, vnd der Schiffzimmerman ſagt, ich will eins machen, vnd ſchon die Summ des Verdings nit benannt würdt, ſo würdt daß Schiff doch auf die Fürwort angefangen vnd gemacht, der ſoll die V. β Büchſengeltt geben vnd erlegen, vermög der Artiekel, ſollen auch daurmb gerügt werden vnnd ihre Treuw darumb geben.

(Fol. [18] 81)

## Rüger Ordnung.

Auch haltten ſich mehr Vnordnungen dem Handtwerckh zu großem Schaden dienendt vnd Nachtheil, nemblich bey den Rügern, das es dahin kommen iſt, auch wider den Artiekhel der Rüger, daß kein Geſchworner mehr vor Gerichtt rüegen will, ſonder ſie ſagen das dem Harrer, vnd ſo dann der Harrer ſolche Rügung angibt, ſo gibt er für ein Hörſag an, daß der Rüger für ein Wißen dem Harrer geſagt hatt, dardurch werden die Bräuch vnnd Fäll nit recht gerieget oder etwan gar nit gerüeget wie ſie ſolten, darauß volgt, das die Meiſter ſolchen Rügungen nit ordenlich können nachkommen,

die fürzunemmen, damit ſie geſtrafft vnnd gebeßert werden, vff das aber ſolches wider zurecht gebracht vnd ordenlich möchtt gerügt werden, ſo iſt geordnet, daß ein jeder Rüger ſoll vorn beiden Meiſteru, oder zum wenigſten vor einem Meiſter dem Schreiber vnd Harrer rügen, darmit ſolches für ein Wißen oder Hörſage geriegt, vfgeſchrieben werde, vnd Jeder darumb zu Redt geſtellet.

Weiter iſt in kurzen Jahren eine Vnordnung erwachſen, daß

(Fol. 82)

die Schiffleüt in einem gantzen Jahr, nit mehr dann einmahl rechnen vonn Wein und Centnergeltt auch gedingten Knechten, welches dan dem Handtwerckh nit zu kleinen Schaden, vnd den Schiffleüten zu großem Nachtheil reichet, dann dieweil die Schiffleüt ihre Treuwen an eines Eidtsſtatt ſollen geben, daſ ſie alles Centnergutt ſampt dem Wein wellen verrechnen, vnnd ſolches ſo lang bleibt anſtehen doch wider den Artiekel, dardurch vill Mißtreuw vnnd Argwohn entſtehet.

So iſt erkant, daß jeder Schiffman ſampt ſeinem Gemeiner alle Fierteljahr ſein Wein vnnd Centnergeltt ſoll verrechnen vnnd abbezahlen, vnd ſich bey denen erfahren, denen er Reiß, Steiff weniſt ein vnd anders gefiert hatt, darmit nit geſchehe alß vormahlen, daß einer ſein Rechnung vorzog, mit dem Meiſter, auß der Vrſach daß er mit ſeinen Kauffleüten noch nitt gerechnet hette, dann welcher daran wurde ſäumig ſein, dem werden die Gebott abgenommen werden, als im gebotten iſt.

Vff daß aber vorgehende Ordnung deſto baß vnnd ſteiffer möge gehalten werden, daß Handtwerkh wider zu gutter Ordnung gebracht, auch die gehandhabt werde, ſo iſt geordnet,

(Fol. [20] 83)

daß vonn nun ahn vnd hinfüro die Meiſter oder doch zum wenigſten, wo die nit beide zugegen konnen ſein, der ein Meiſter, der Schreiber vnd Harrer vf den Sontag aller Fronfaſten, den erſten anderen vnnd dritten zum Aenckher vf der Stuben ſein vnnd ſitzen ſollen zwo Stunden, vnnd für ſich laßen

gebietten daß erſt Gebott bey ein Schilling, das ander bey II β, daß dritt bey V β ℔ allen denen, ſo daß Viertel Jahr haben zu rechnen, von Wein vnd Centnergeltt vnd gedingten Knechten, auch von Schulden vnd Stubenzinß, den Schiffzimmerleüten zu rechnen von den Verdingen, den Rügern zu riegen, vnd welcher den Gebotten vngehorſamb were, ſolchen laßen vfzeichnen vnnd die Gebott der Beßerung Niemandt faren laßen.

Es ſollen auch die Schiffzimmerleüt bey gegebner Treuw ihr Büchſengeltt von Verdingen oder Fürwortten ſo wol behalten alß die Schiffleüt ſo ſie rechnen, daß ſie nit weiter gedingt, oder vff Fürwortt vnd Geheiß wie oben gemelt, Schiff gemachtt haben, vnd ob Jemand were, von Schiffleüten, Steürleüten, Schiffzimmerleüten, Riegern, Fertigern, auch alle die ſo dem Handtwerckh ſchuldig ſindt, wurde den Meiſtern, auch allen denen ſo befohlen würt vber diſer Ordnung zu halten,

(Fol. [21] 84)

oder ſo Einer für ein Wiſſen geriegt wurt, fürgenommen, vnd ſich mit Schmehen vnnd Schanden vnderſtehet zu beſchönnen (beſchönigen), ſolchen wo ſich daß befindet, wollen Schöffen, altt vnd neuw Gerichtt ſonders vmb ſein Freuelſtraffen vnnd je nach Gelegenheidt, ſolche Vnſern Herrn den XV. ihrer Mißhandlung noch fürbringen, vnd mit ſolchem Ernſt darüber halten, daß ein Meiſterſchafft ſoll ſehen vnnd befinden, daß Schöffen, altt vnnd neuw Gericht, bey der Ordnung ſie handthaben wollen, ſoviel ihnen immer müglich iſt.

Alß bisher der Brauch an dem Handtwerckh geweſen, ſo der Harrer ein Gefehrt hatt gedingt den Rhein hinab, die Würffel vmbgetragen, den gemeinen Geſellen ſein Verding erzellet, wie er gedinget hatt, vnnd darumb dan geworffen wurt, ſo werden zu mehr mahlen ſolche Gefehrt gewonnen, etwann von denen ſo die Leüt nit können fertigen, wie die verdingt ſindt, es ſey Schiff halb oder anderer Vrſachen, ſo dan alſo Mangel vnd die Leüt an des Harrers Zuſagen geſaumet, lauffen die für Vnnſere Herrn vnnd Obrigkeit, beclagen hiemit ein ganze

Zunfft, von wegen das, ſo der Harrer zugeſagt hatt vnd ihnen
(Fol. 85)
nit gehalten würdt, dardurch einem Handtwerckh vill Vnglimpfs vnd Rachreden entſtehen, ſolches zufürkommen ſo ſoll der Harrer hiefür ſo man vmb Gfehrt werffen will, die gemeinen Schiffleüt, ſo darumb werffen wollen, erinern des Artiekels, das der ſo daß Gefehrt gewinnet, den Leüten halte was zugeſagt vnd gedingt iſt, were dann Jemandt von Schiffleüten, der vermeint und erachtten könte, daß er daß Gefehrt mit hinweg möchte fieren, alß gedingt und zugeſagt iſt, ſo er ſolches mit dem Wurff gewonne, vnd ihm zu ſchwer were, es wer Schiffs halb oder ander Urſachen, der ſolle vngeworfen laßen, würfft er aber vnd ſaumpt die Leüt vnd Geding, ſo will ein Gerichtt den vermög der Artiekel darumb ſtraffen, vnd ſollen die Geſchwornen vnnd der Harrer ſolchs riegen.

Ferner haltt ſich dieße Vnordnung an dem Handtwerckh, nemblich daß die Kauffleüt etliche zu ihren Weinen laßen alhie Schiff machen, etwan die Schiff ſo oben herabkommen, zu ihren truckhnen Wahren vnd Güttern kauffen, nachgehendts ſolche Schiff, denen ſo die Wein oder Wahren führen ſollen, vfftoßen vnd werden hierin zu beiden Theilen geſchwinde
(Fol. 86)
Finanzen vnd Prakticen geſucht, daß zu vermutten auch zum Theil kündtlich iſt, daß ſolch Schiff, ſo die an Ort vndt Endt kemmen, dahien gedinget iſt, die Schiff dan wider der Kauffleüt ſindt, weren alſo auf einen frembden Boden geſchifft, oder doch zum wenigſten daß Schiff vonn dem Kauffman genommen, darmit ihme der Laſt auch werde.

Dieweil aber zwen Artiekel in dem Buch ſtohn, die ſolchs ihres Inhalts verbietten, nemblich kein Schiff vnder dem Laſt zu kauffen, darmit Dem, der daß Schiff kauffet, der Laſt auch bleibe, der Ander welcher Laſt dinget, ſoll ſein eyen (eigen) Schiff haben, oder eins vmb Zinß lehnen, vnd daß wider zu Berg fieren, ſo dan gemelte Artiekel vnnd deren Inhalt ſolches vermögen, daß vorerzehlt Geding vnd Käuff nit ſollen ſein,

welcher dan von vnnſern Zünfftigen, darwider wurde thun vnnd handlen, der ſoll vermög der Artickhel vnnd Ordnung geſtrafft werden.

Will ein Kauffman ein Schiff alhie laſſen machen oder kauffen, zu ſeinen eignen Weinen oder Wahren, vnd die ſelbſt fieren, daß laßet man geſchehen vermög der Artickhel.

(Fol. [24] 87)

## Vnderkeüff belangenndt.

Demnach bißher der Vnderkauff der Schiff, ſo den Rein herab kommen, auch deren Schiff, ſo ſunſt feyl vnd zuuerkauffen ſeindt, bey einem Handtwerkh ſo gar abgangen vnd erſeßen iſt, daß man kein ſatte (genügende) gewiße Ordnung hierüber kan noch mag bekomen, darauß man ſich doch hette zu erlernen, waß vnd wie es darmit ſolte gehalten werden, was auch der Vnderkauff ſey, ohn Zweiffel auß Unwürd der Schiff erwachſen, dieweil aber jezt durch Erfahrung gemeines Schadens ſo einem Handtwerckh entſtanden, abzunemmen iſt, daß der Vnderkauff ſein ſolle, vnd dem Handtwerckh faſt nutzlich were, vnd auch vor Zeitten geweſen iſt, haben Schöffen altt vnd neuw Gerichtt, Befelch geben vnnd geordnet, Michel Rypeln vnd Wolffen Schütterlin dem Jüngern, alß diſer Zeitt Handtwerckhs vnnd Stubenmeiſter, den Vnderkauff der Schiff zu bedenckhen, wie vnnd waß Weiß vnnd Weg der möchte wider in ſein Standt, vnndt Weſen gebracht werden zu Nuz gemeinen Handtwerkh, auch zu Fürderung Frembder vnd Heimbſcher, ſo da Schiff bedörffen, die kauffen vnnd verkauffen wollen, ſich wißen zu weiſen, darmit nit wie bißher mitt den Schiffen

(Fol. [25] 88)

gehandlet wurdt, vff Fürkauff, Fürwort, Schenckungen, damit dem einen Schiff, dem anderen keine, können noch mögen werden, ſondern daß Gleicheit hierinnen gehalten wurdt, durch einen gemeinen geſchwornen Vnderkeüffler, der nit allein Deren von Baſel oder anderer Frembden Diener vnd Knechtt, ſonder eines ganzen gemeinen Handtwerckhs darzu Frembder

vnd Heimbſcher Vnderkeüffer were, darauff dan daß Fürnembſt beruhet.

Vnd Erſtlich dieweil wir befinden in der Schiffzimmerleut Ordnung ein Artiekel, daß der Vnderkauff der Schiff ſein ſoll bey dem Handtwerckh, aber darbei kein Meldung, waß der Vnderkauff noch ſein Belohnung ſey, auch wie vnd waß er ſchweren ſolle, ſo haben wir diſen Bedacht, dermaßen darauff geſtaltt, vorbehaltten Schöffen altt vnnd neuw Gerichtt, den zu mehren, mindern, nach ihrem Gefallen, vnd nachgehendts Vnſere Herrn Anſuchen die XVer vmb Beſtättigung, vnd daß auß Hörſag altter Schiffleüt, wie ſolchs vor Zeitten im Brauch geweſen, auch auß Mutmaßungen der Vnderkeüff bey andern Handtwerckhen, auch etliche deren Ordnungen ſo die ſchweren darüber beſichtiget.

(Fol. [26] 89.)

Vnd dieweil dann der Artiekel vff dem Pfeningthurn (Stadtkaſſe) deßen auch Meldung thut, daß ein Vnderkeüffer der Schiff vnſerer Herrn Zollbüchſen auch haben ſoll, darmit ſo der Vnderkauff bezahltt, der Zoll auch gefordert vnd empfangen werde, das auch ein Vnderkeüffer ſolches ſchweren ſoll zu empfahen, auch ſonſt an allen Handtwercken alſo geordnet iſt, vnd daß vor Jahren an dieſem Handtwerckh auch geweſen, ſo ſoll ein Vnderkeüffer haben an der Schiffleüt Handtwerckh, beide Zollbüchſen, der Statt vnd des Biſchoffs, vnd alſo den Zoll fordern vnd empfahen, daran er dann ſeinen Antheil hatt zu den Fronfaſten, es ſoll auch ein Vnderkeüffer vom wegen des Vnderkauffs kein ſondern Lohn haben noch machen, mit Frembden oder Heimbſchen, ſonder ſich des Vnderkauffs laßen genügen.

Der Vnderkeüffer vber die Schiff, ſie kommen den Rhein herab, oder ſo ſunſt heil ſeindt, ſoll ſchweren einen Eidt zu Gott, das er alle Schiff, ſo ihm dargeſtelt und beuohlen werden zuverkauffen von Frembden oder Heimbſchen treuwlich welle verſorgen vnd verſehen, darmit die nit hinweg triben oder zu Boden fallen,

(Fol. 90)

auch daß Geſchirr darin verſorgen, damit es nit verloren werde, vnd alſo Jemandt Schaden nemme an Schiff oder Geſchirr, auch ſolche Schiff ohn Vnderſcheidt zu allen Zeitten Theil haben vnnd bietten, denen ſo deren begern, wie ihm dann die befohlen werden zuuerkauffen, vnd deren keines hinderhalten gegen Frembden vnd Heimbſchenn.

Er ſoll auch weder Schenckh noch Miedt nemmen, auch Niemandt vonn ſeinetwegen, daß er Einem vor dem Anderen ein Schiff zuſage, oder behalten welle, vor dem Andern, ſonder der Nechſt ſo begert zu kauffen, dem die vmb Bezahlung laßen volgen. Er ſoll auch Niemand kein Schiff zuſagen zu behalten, ſo noch nit kommen iſt, vnnd ihme dargeſtelt worden, auch ſolch Schiff nit höher vnd theurer bietten vnnd geben, dann ihme befohlen würdt, von dennen, ſo ihm die darſtellen.

Der Vnderkeüffer ſolle, ſo er angenommen würdt, Bürgſchafft gegen dem Handtwerckh geben vnd ſtellen für Einhundert Gulden, darmit die Frembden gegen dem Handtwerckh ihres Geltts verſichert ſeyen, ſo ab ihren Schiffen erlöſet würdt.

(Fol. 91)

Wen auch der Meiſterſchafft fürkämme, daß ein Vnderkeüffer Frembden oder Heimbſchen, ihre Schiff verkauffte, ſollich erlöſet Gellt, angreiffen vnnd verthun wurde, oder ſunſt Klag kemme der Bezahlung halben, mitt dem ſoll vor Gericht gehandlet werden der Gebür nach, darzu ſoll er daß Geltt, ſo er vmb die Schiff empfacht, bleiben laßen, vnnd daß nit verwechßeln', darmitt nit ettwan böß Geltt für gutt Geltt gelüffert würdt.

Der Vnderkeüffer ſoll auch bei ſeinem Eidt alles Geſchirr, ſo zu den Schiffen gehörig ſo er die verkaufft, geben vnd lüffren nichts daruon behalten, darmit die Schiff nit alſo des Geſchirrs beraubet werden.

Der Vnderkeüffer mag auch wohl den Baßlern vnd Andern ſo oben herkommen, den Gieſſen herin, ann den Kran helffen, es ſey mit Lichten (Lichterſchiffen) oder anderm, auch ihnen

ihre Schiff vnd Gütter, ſo ſie daß ahn (von) ihn begehren, bewachen, darumb ſeinen gebürenden Lohn mit innen machen, ſoll ihm vnſchädlich ſein.

Der Vnderkeüffer ſolle auch bey gethonem Eidt, kein Schiff ſo ihm dargeſtelt wurdt, zuuerkauffen hinweg leihen, weder vmb Geltt noch vmbſunſt, dan gemeinlich die Schiff gebrochen

(Fol. 92)

oder zerſtoßen werden, darauß dann Zank vnd Hader volgen gegen Frembden vnd Heimbſchen.

Er ſoll auch allezeitt dem Harrer, ſo er es an ihn begehrt vnnd erfordert, waß er für Schiff habe, darmit ſo Bruderfahrt oder andere Fährt kommen der Harrer wiße zu dingen, vf daß den frembden Leüten fürderlich geholffen wurdt, vnnd Schiff halb nit geſaumet.

Dieweil aber ein Vnderkeüffer mitt den Schiffen, ſo in dargeſtelt werden, Mühe und Arbeit hatt, vnnd daß teglich, alß mit Waſſer außwerffen vnd anderm außzuwartten, ſo iſt der Vnderkauff dermaßen geſetzt, dnß ihme von jedem Gulden, ſo ab den Schiffen erlöſet worden, darüber er Vnderkeüffer iſt, VI ₰ vonn beiden Henden werden ſollen, daß iſt vonn dem Verkeüffer vnnd Keüffer, vnnd ſoll auch ſollich Schiff nit laßen volgen, er habe dann zuuor den Zoll vnnd den Vnderkauff empfangen, vff daß aber der Vnderkauff deſto dapffer erhalten werde, ſo ſoll er vonn allen Schiffen ſo hie verkaufft werden, es ſeyen Nachen oder Dahnenſchiff den Vnderkauff vnnd Zoll empfahen, ſo offt die verkaufft werden, vermög des Artiekels vff dem Pfennigthurn, außgeſcheiden von den Schiffen,

(Fol. 93)

ſo hie verdingt vnnd gemacht werden, ſoll er 1 ß für ſein Vnderkauff haben vnd empfahen, ſo vber XV Gulden coſten, ſo darunder koſten vom Schiff IIII ₰.

Begebe ſich auch, daß oberlendiſche Schiff herkemmen, vnnd Schiffleüt, frembd oder heimbſch, die alſo gleich den oberlendiſchen Schiffleüten abkaufften, ſo ſollen ſie hierumb deß Vnderkauffs der VI ₰ vf den Gulden nit entladen ſein, ſonder

den ſchuldig ſein zu bezahlen, dann wo ſolcher Vnderkauff nit wurdt erhalten, daß ſolche Mühe Sorg vnd Arbeit Niemandt wurdt vber ſich nemmen, vff daß ſich aber des Vnderkauffs Niemandts habe zu beſchwerenn, ſo ſoll der Vnderkeüffer, denen ſo ihme die Schiff darſtellen den Gulden zu fünffzehen Batzen, vnnd aber vonn den Keüffern Straßburger Wehrung empfahen vnd ahndingen, damit verbleibpt (unterbleibt) viel Zanckh vnnd Haders des Vnderkauffs halben vermitten.

Alß bisher ein Harrer die beiden Zollbüchſen hatt gehabt, vnnd ſollichs durch den Vnderkauff geändert wurde, mögen Schöffen altt vnnd neuw Gerichtt, vmb gutter Ordnung willen, auch zu Nutz vnd Frommen gemeines Handtwerckhs, einen Harrer deßen in andere Weg erſezen, dan die Zollbüchſen

(Fol. 94)

vnnd Vnderkauff allenthalben bey andern Handtwerckhen bey einander ſindt.

## II) Articul

## E. E. Zunfft der Aencker allhier zu Straßburg

(vom Jahre 1717).

---

Unßere Gnädige Herren die Fünffzehen haben mit nicht geringem Mißvergnügen bißhero wargenommen, wie daß unter denen Schiffischen allhier schon eine geraume Zeit viel, und große Unordnungen, und Mißbräuch eingerißen, auch deßwegen große Streit und vielfältige Uneinigkeiten entstanden; welchem unordentlichen Weßen aber fürderhin abzuhelffen, und Alles, zum Besten und Nutzen Einer gantzen Ehrs. Zunfft der Aencker, wider in beßeren Stand zu bringen, haben wohl gedachte Unßere Gnädige Herren die Fünffzehen, vor höchst nöthig angesehen, theils bemeldter Zunfft vormahls ertheilte alte Articul in etwas gnd. zu emendiren, und zu verbeßern, theils aber denenselben noch andere, so der Zunfft nutzlich und nöthig seind, beyzufügen, und selbige obrigkeitlichen zu confirmiren wie sie dann solche hiemit unter dero hohen authoritaet corroboriren und bestätigen.

Erstlichen, Wer der ist, der nicht bey dießer Ehrs. Zunfft dienet, und das Handwerck nicht hat, er seye Burger oder Landmann, der solle kein Wein, oder sonst andern Last umb Lohn führen, den Rhein ab, oder auff, oder in andere Waldtwaßer, kein Waßer außgenommen, und wer das thät, und verbrecht, der soll jedesmahl beßeren Vier Pfund halb der Statt und halb dem Handwerck.

Würde aber ein solcher Uebertretter dießer Verordnung keine parition oder Folg leisten, sondern sich darwidersetzen, so sollen

ihme dergleichen ſeine Schiff, darinnen er Sachen umb Lohn führet, hinweggenommen, und an E. E. Zunfft angeſchloßen werden, biß auff die Zeitt, daß dem Handwerck ein völliges Genügen geſchehen.

Artic. 2us.

Welcher Schiffmann mit Unß dient, der Holtz, Wellen oder ander Laſt nehme, es ſeye welcherhand Guth es wolle, nichts außgenommen, es wäre an einer Ladſtatt, oder da ein Schiffmann dem anderen ſeine Speiße, oder ſein Geſchirr nehme, auff welchen Waßeren das wäre, oder auf dem Land, an welchen Stätten das wäre, und ſtiehle auch einem anderen, der mit Unß dienet, wo mann ſolche Diebheit (sic!) von einem erfindet, der ſoll das Handwerck verlohren haben, und ſein nimmer werden, und ſoll darzu heißen und ſein ein Dieb, und ſoll Meiſter und Rath alles ihr Recht an ihn behalten ſein, umb den Diebſtahl.

Artic. 3us.

Es ſoll von dato an, zu Verhütung künfftigen Streits, Schadens, und allerhand Unrichtigkeit, kein Schiffmann einigen ferneren oder neuen Gemeiner anzunehmen Macht haben, er habe dann vorhin mit dem alten oder vorigen abgerechnet, und ſeye mit ihm allerdings richtig quittirt und ledig gezählt, und damit ſolches deſto genauer observirt und beobachtet, die geſchworne Fertiger auch hierin nicht anſtehen, und dahero die geladene Güthere, allererſt beym Fertigen lang auffgehalten werden möchten: So ſoll bey dem Kauffhauß keinem Schiffmann der einen Gemeiner hat, einzuladen, vergönnet und zugelaßen werden: er habe dann auf vorgemeldte Weiß mit dem vorigen Gemeiner ſattſame Richtigkeit getroffen ſeye in keiner alten Gemeinſchafft, ſondern davon ledig und looß: habe auch deßwegen einen ordentlichen Schein von dem Zunfftſchreiber obgedachter Zunfft vorzuweißen. Belangendt diejenige Schiffleuthe, ſo noch würcklich (jetzt) in ein oder mehr von dergleichen Gemeindſchafft herrührendten, unerörterten Rechnungen, und beſonders die, ſo ſchon von vielen Jahren hero

darinn begriffen, ſollen dieſelbe von Zeit dieſer Publication innerhalb drey Monathen, oder noch ehender bey Verluſt, oder doch Sperrung des Handwercks, clar und redliche Abrechnung auch gäntzliche Abtheil- und Lüfferung gegen einander zu treffen, ſchuldig und verbunden ſein. Im Uebrigen wird auch der alte Articul vom Fahrverſuchen auß bewegendten Urſachen dahin limitirt und erläutert, daß fürohin und bis auff anderwertliche Verordnung ſolches Fahren ane ſtatt St. Michaelis, auf Sanct Bartholomaei zehen Tag vor oder nach dem Herkommen gemäß, vorgenommen und verrichtet werden ſolle, wie ſolches alles ſchon den 16. September 1653 decretirt und erkandt worden.

Artic. 4^tus.

Es ſollen fürderhin bey hieſigem Kauffhauß, keinem allhier verburgerten Schiffmann einige erkauffte, oder eigene Waaren eingeladen, und fortgelaſſen werden, derſelbe habe dann zuforderſt vor Unßeren Gnd. Herren den Fünffzehen auff das genandte Frachtfahren und Abführung der Kauffmanns Güther zu Berg und Thal Verzug gethan, und ſich deßelben allerdings begeben, lauth Erkandtnuß wohlermeldeter Gnäd. Herren der Fünffzehen de dato 13. Octobris 1654.

Artic. 5^tus.

Dieweilen auch vor langen Jahren krafft habender brieffl-icher Urkundt, Keinem ſo ſich der Schiffarth gebraucht, zugelaßen worden ein ander Handwerck darneben zu gebrauchen, ſo ſoll auch hie widerumb denen Schiffzimmerleuthen inskünfftig nicht geſtattet werden, neben ihrem Handwerck ſich der Schiffart zu gebrauchen.

Artic. 6^tus.

Es ſoll auch ein jeder Schiffmann, der einen Jungen in die Lehr annehmen will, hinführo mit demſelbigen für Gericht erſcheinen und wie lang er denſelbigen bey ſich behalten wolle, auch welcher Geſtalt ſie ſich, durch Unterhandlung der Oberen Handwercksherren des Lehrgeldts halben verglichen haben ein-

ſchreiben. Wann auch die Lehrjahr fürbey, daſelbſten fürderlich und ohne gefährlichen Aufſchub wider außthun laſſen: damit der Jung künfftighin im Handwerck nicht vorſetzlich gehindert werde: jedoch ſoll kein Jung in die Lehr auffgenommen, und eingeſchrieben werden, er ſeye dann völlig fünffzehen Jahr alt und hab ſolches entweder mit einer Urkundt auß dem Kirchenbuch bey E. E. Zunfftgericht beſchienen.

Artic. 7us.

Wann nun ein ſolcher Lehrjung begriffener maßen bey einem Schiffmann außgelernet (wie dann aufs wenigſte drey Jahr zur Lehr beſtimmet ſein ſollen) auch gehöriger Orten weder ledig geſprochen quittirt und außgethan und für ein Knecht tauglich erkandt, ſo ſoll derſelbige noch vier Jahre (an deren Statt andere Handwerck wanderen und Meiſter Stuck machen müßen) auff dem Handwerck für einen Knecht dienen oder mit anderen Schiffleuthen, umb jedesmahl gebührlichen Lohn, zu Thal und Berg fahren, und nach vollendter ſiebenjähriger Zeit, die er beſtändig bei dem Handwerck geweßen, ſich wohl und ehrlich verhalten, auch deßwegen von den Schiffleuthen guth Zeugnuß und beſonders, daß zweyundzwantzigſte Jahr ſeines Alters gleich Anderen, alß nachſtehet, vollig erlangt haben wird, zur Schiffleuth-Handwerck gegenüber der Gebühr der 2 Pfd. 7 ß 10 ₰ gelaßen und angenommen werden.

Artic. 8us.

Gleicher geſtalten, ob ſchon ein anderer Burgers Sohn, oder Frembder ſich mit einer verburgerten Schiffmanns Tochter verheyrathet, derſelbe aber vorſtehender maßen erſtlich nicht drey Jahr in der Lehr zugebracht, ſo dann auch die vier Jahr darüber für einen Knecht auff dem Schiff fahren gedienet, oder ſonſten ſo lang mit Schiffleuthen inn Knechts Weiß zu Thal und Berg gefahren haben wird, bei dem Schiffleuth Handwerck nicht ein können noch zugelaßen, ſondern ſchuldig ſein die Zeit der ſieben Jahr, wie nachbeſtimmt, außzuharren, wann er dann dießelbe vollſtreckte und zu dem Schiff

fahren tauglich befunden auch ſein zwey und zwantzig Jahr völlig alt worden iſt, ſoll ihme ſeines Schwährs (Schwagers) Recht umb 7 ß 10 ₰ gegönnet und gegeben werden.

Artic. 9us.

Jedannoch berührte drey- und vierjährige Zeit der Schiffleuth Söhne, welche von Jugendt auff bey dem Handwerck herkommen und erzogen werden, ſo fern nicht berühren, ſondern denſelben, ſobald ſie ihr ein und zwantzigjährig Alter erreichet und hingelegt, beſonders auch zu der Schifffarth genugſam und tauglich zu achten, zu ihrer Vätter Recht, wie von Alters Herkommen, gegen Erſtattung der 7 ß 10 ₰ zugelaſſen werden und ſelbiges zu empfangen haben. Auff daß mann aber auch wißen möge, ob derjenigen Schiffleuth Söhne, deren Vätter mit Todt abgangen, bey der Schiffarth zu bleiben gedencken, und dannenhero zu Thal und zu Berg fahren können und mögen gebraucht werden, alß ſoll derſelben Jeder wann er ſeine fünffzehen Jahr complett hat, bey E. E. Gericht ſich zu ſolchem Endt, gleich Anderen einſchreiben laßen.

Artic. 10us.

Und demnach die große Nachen und Schiff voriger Jahren in ſtarcke Uebung kommen, dadurch dann denen Handwercksgenoßen und auch Anderen öffters großer Schaden zugefügt worden, alß ſollen ſolche hinführo allhier nicht mehr gebraucht, ſondern hiemit allerdings aberkandt ſein und bleiben.

Artic. 11us.

Alßo auch, weilen kundlich und bewußt, daß die genandte Rothau und nicht weniger die Stuhl und Kühe Schiff, uff dem Rhein zu fahren gantz untauglich, auch Waaren und Güther übel darinn verſorgt ſeind, ſo ſollen dießelbe gleich den vorſtehenden zum Gebrauch ebenermaßen abgeſtellet und verbotten ſein, dannenhero auch keineswegs gefertiget werden.

Artic. 12us

Obwohlen die Berner und Baßler Schiff, ſo von oben herab in dieße Statt gebracht, wann ſie allhier zuvor wider

zugerichtet, und wie es heißt auffgeführt und geſchaut geweßt, bißher zum Thal-Laſt erlaubt und gegönnet worden, und aber die Erfahrung faſt täglich bezeugt, daß mit ſolchen Oberländiſchen Schiffen den hießigen Schiffleuthen, von Frembden, und Außwendigen, alß Hügelsheimern und anderen dergleichen viel merklicher Laſt entzogen, zugleich großer Schaden und Nachſehen zugefügt wird, inſonderheit weilen drunten, der beſondere Articul nunmehr keine andere Schiff, alß die daſelbſt ernandte Rheinberger zu Thal und Berg zu führen zulaßt, ſo ſollen zwar mehr ernandte Baßler, Berner und dergleichen Oberländiſche Schiff in ihrem Thun, esse und Weßen, wie ſie von dorten hieher zu unß komme deme, der ſie begehren und für ſich zu brauchen dürfftig ſein wird, zu kauffen freyſtehen, dargegen aber in berührtem Stand und Weßen gelaßen, und ferner nicht zugerichtet, noch anderſt gemacht werden, derwegen dann denen Schiffzimmerleuthen hiemit gäntzlichen und bey Straff 10 Pfd. ℔ inhibirt und verbotten wird, daß ſie keines derſelben Schiff weder allhier den Einheimiſchen noch außerhalb an anderen Orthen und Stätten denen Frembden, wie bißher mehrmals beſchehen und geübt worden, anders mehr beßeren, verfertigen und zurichten, ſondern alß obgemeldt, in ihrem erſten Thun und Gemächte bleiben laßen ſollen.

Artic. 13$^{us}$.

Ferner, alß ſich biß dato theils der Schiffleuthe unterſtandten, daß ſie die alte Holtz und Iller Schiff an ſich erkaufft und mit Güthren ohnangeſehen ſie doch weder zum Holtzführen noch auff der Illen zu gebrauchen, nicht mehr tüchtig geweßen, geladen haben, der größte Schaden und Gefahr aber darinn nicht allein zu beſorgen geweßt, ſondern auch noch zu befürchten wäre, dafern ſie künfftig weiter alßo gebraucht und geführt würden, ſo ſollen nunmehro jetzt berührte Schiff allerdings zu Thal und zu Berg mit Laſt zu führen abgeſchafft und verbotten ſein, es geſchehe dann etwann Knechte darin zu hohlen, und Pferdt wegzuführen oder daſſelbe Holtz und Iller Schiff wäre noch ſo ſtarck und tauglich, daß mann es damit zu leichten brauchen

köndte doch ſoll ein ſolch Schiff, ehe einig Gluth darein kommt, geleichet und übergeſchlagen wird, zuvorhin bei Vermeidung 25 ℔ ß Straff, denen geſchwornen Fertigern alſo lehr dargeſtellet, durch ſie beſichtiget, und wo es gut genug befunden, zu ſolchem Leichten gefertiget, wo es aber zu alt, ſchwach, baulooß und ungebräuchlich ſein wird, abgeſchafft, und nicht passirt werden.

Artic. 14us.

Es ſollen auch fürterhin zu ſolchen Laſtſchiffen an Thal und Berg Gefährdten keine andere, dann die genandte eichene Rheinberger gebauen, und gemacht, auch künfftig geladen und geführt, werden alßo, daß die ganze Länge des Schiffs 99 Schuhe, die Breite auf der vorderen Hefftnahl 4 Schuhe 3 Zoll, die Breite mitten im Boden 6 Schuhe, die hindere Hefftnahl im Boden 4 Schuhe 2 Zoll, der Nürbordt auff der vorderen Hefftnahl inn 3 Schuhe 8 Zoll, die Mitten in den Nürborden inn 4 Schuhe, die Höhe der Crantzbord inn 5 Schuhe 3 Zoll beſtehen, und nach ſolchem Maß verfertiget werden; jedoch einem jeden Schiffmann Laſtſchiff von kleinerem Maß machen zu laßen, ohnbenommen ſein möge.

Artic. 15us.

Welcher Schiffmann aber weniger laden oder ein kleiner Gefärth machen wolte, dem ſoll es hiemit zwar ohnbenommen, ſondern erlaubt ſein, doch dergeſtalt, daß er damit gleich ſowohl, alß mit denen größeren, nach geſchriebener Ordnung gemäß ſich verhalte.

Artic. 16us.

Nemblichen, wann ein Schiffmann zu laden Willens und Vorhabens iſt, und ſich deßwegen bey denen Kauffleuthen umb Guth anmelden thut, ſoll er fürnemlich im Kauffhauß anzeigen, wie groß und ſchwehr er ein Gefährt machen wolle, darauff auch ſolch angegebenes Schiff zu der vorhabenden Reiß für ſein Laſtſchiff behalten, und bey Vermeidung obermeldeter Straff, kein ander noch größeres darzu gebrauchen, dahero alle-

mahl, ſofern es Waßers halben ſein kan, mit ſolchem ſein angegebenen Laſtſchiff an das Kauffhauß fahren und allda ſein Einladung verrichten.

Artic. 17mus.

Köndte es aber kleinen Waßers wegen nicht geſchehen, ſo mag der Schiffmann zwar die Güther mit kleinen Schiffen in dem Kauffhauß abhohlen und alßdann in das Laſtſchiff überſchlagen, es ſolle ihm aber beym Abfahren von dem Kauffhauß über die Größe ſeines erſtlich angegebenen Laſtſchiffs ein gewiſſer Schein an die Fertiger mitgetheilt und er der Schiffmann ohne Vorweißung deſſelben und wann benebens auch das Schiff zum Laſtguth bequem und tauglich genug erkandt, von ihnen den Fertigeren nicht fortgelaßen, weniger ihme ein ander Schiff, als im angezogenen Schein specificirt abgefolgt und passirt werden: Soll aber anbey auch künfftighin keinem Schiffmann im Kauffhauß mehr Guth, alß was die Ordnung und der Fertiger Zedul außweißet, eingeladen werden, mit dem Anhang, daß ſothanen Zedul nicht ein Fertiger allein, wie bißhero geſchehen, ſondern wenigſtens drey von denen Fünffen ſelbigen unterſchreiben, und wann er einmahl in das Kauffhauß gelüffert worden, ſie ihn von daraus wider zuruck zu ziehen und zu cassiren, nicht Fug noch Macht haben ſollen.

Artic. 18us.

Es ſoll der Schiffmann aber bey 100 Pfd. ℔ Straff nicht mehr Guth von denen Kauffleuthen annehmen, alß er in das vorgeſetzter maßen angegebene Schiff zu laden getrauet, weniger etwas von Waaren und Gütheren auff ein folgende Reiß oder Gefährt beſtellen oder zuruckhalten, ſondern alßbald er ſein Laſtſchiff völlig geladen, und da es Wind und Wetters halben ſein kan, ohngeſaumt ab und fortfahren, und alßo dem Kauffmann ſein Guth und Waaren nicht allein im Thal, ſondern auch im Bergfahren, uff die verſprochene Zeit begehrter Orthen wie Recht und nicht allerſt etliche Wochen hernach, entweder ſelbſt oder durch einen Gemeiner zu des Handelsmanns gre-

ßem Nachſtand einlüfferen, dann würde einer oder der ander dißfalls, mit Vorſatz und Gefährde des Schiffmanns in Gefahr und Schaden geſetzt, ſo ſoll ihme an der Fracht ſich zu erhohlen und deßwegen gehöriger Orten klagend einzukommen, hiemit reservirt und vorbehalten ſein.

Artic. 19us.

Neben dießem ſollen allein diejenige und keine größere Schiff, alß obgemeldte, die mann jeweilen zur Thalfarth geladen gebraucht, auch widerumb zu Berg geführt und damit beſonders wegen dero ſchleunigen Abfahrt und Lüfferung, wie bey vorſtehendtem 18ten puncten bereits verſehen, gehalten werden, und ſolle auch keiner der nicht in der Ordnung ſtehet, ſich unterſtehen ein leer Schiff hinunter nacher Maintz oder Franckfort zu führen, Güther damit abzuhohlen, bey poen 25 Pfd. ß aber wohl aneſtatt des aberkandten Schiffs eines in gleicher Größe mitzunehmen erlaubt ſein.

Artic. 20us.

Weilen auch bereits auß bewogener Urßachen und Umbſtänden, ſowohl die Baßler, Berner und andere dännene Schiff zum Laſt aberkandt, und mann aber auch eigentliches Wißen haben möge, ob die eichene Rheinberger nach obbegriffener Güthe, Länge und Breite, wie auch alle andere eichene Schiffe ordentlich, recht und wohl gemacht, zum Laſtguth und verwarlich ſeyen, ſollen hinführo und wie bißher auch observirt worden, die vier geordnete Schauer, alß zween von denen Schiff- und Steur Leuthen, und zween von denen Schiffbäueren, welche jährlich erwehlt werden, und gleich anderen Schaueren vor Herren Räth und XXI ſchwöhren, jeder Zeit ſolche eichene Schiff mit allem Fleiß und Sorge ſchauen und beſichtigen.

Artic. 21us.

Da aber, ein hieländiſcher oder frembder Kauffmann in dem Lands Wein kauffte, und zu denſelben Weinen ein länger und größer Schiff machen laßen wolte', demſelben ſoll es nach

ſeinem Belieben zurichten zu laßen ohnbenommen ſein, jedoch doch daß derſelbe Kauffmann ſolches Schiff und Wein auff ſein Gefahr, es gehe auch damit wie es wolle führen laßen ſolle.

Artic. 22ue.

Auff daß auch inskünfftig die Schiffleuth wißen mögen, wieviel Schiff ein jeder auff einmahl mit obbeſtimtem Laſt zu führen Macht habe, umb daß ſich einer neben dem anderen ernehren, und außbringen auch der Kauffmann mit ſeinen Gütheren deſto eher und beßer befördert werden möge, ſo ſoll hinfort einem Schiffmann, der allein für ſich fahren wird, nicht mehr, dann ein Laſt und ein Leicht Schiff zu führen erlaubt ſein, darneben das Leicht Schiff von dem Schiffmann dergeſtalt beladen werden, daß er das Guth unterwegs alles zuſamen ohne Gefahr in das Laſt Schiff zu bringen getraue und ſollen die Fertiger wann ſie bedunckt, daß das Guth in das Laſtſchiff nicht zuſamen zu bringen, denſelben Schiffmann alsdann nicht fertigen auff ihre Eydte.

Artic. 23us.

Hätte aber ſchon Einer einen Gemeiner, ſo ſollen ſie doch darumb nicht mehr, alß 800 Centner zu Thal und 1200 Centner zu Berg auff einmal anzunehmen, auch kein anders dann allein das jetzt hierinn beſtimbte Laſt-Schiff und ein Leichtſchiff darzu zu gebrauchen Macht haben, bey 50 Pfd. ℔. Ferner das Leichtſchiff alßo beladen, daß derſelben Güther wie nächſt vorgemeldet, mögen in das Laſt-Schiff gebracht werden, daneben ſollen ſowohl beede Gemeiner insgeſamt, alß der für ſich allein fahren thut, uff ihre Schiffe zu dem Guth, und Laſt gefertiget werden, und auch dabey mit ihren ſelbſt Leiberen zu fahren verbunden und zu Thal und zu Berg bey ſolchen Gefährten alßo lang zu bleiben, ſchuldig ſein, biß die Güther an gehörigen Orth gelüffert, und dem Kauffmann ſein Genüge geſchehen ſein wird, wie wohl mit dießem Unterſcheid, wofern ein oder anderen ohnverſehens Leibskrankheit oder ſonſt ein

anderer ehehaffter*) und erheblicher Nothfall zustundte, auff ehrliche Entschuldigungen außgenommen, da alßdann dem einen Gemeiner heimzukehren, aber kein Last inmittels, biß der andere sein Gemeiner auch wider herauffkommen, anzunehmen erlaubt sein solle bey poen 25 Pfd. ℌ und eben darumb, damit inn solchen Fällen und sonst jeder Zeit dem Kauffmann das seine desto beßer verwahret, und möglichsten Fleißes versorget, auch allerhand biß daher entstandene merckliche Ungelegenheiten verhindert werden mögen, so sollen hiemit und

Artic. 24us.

Fürs Künfftige die Ruheknechte auff denen Last und Leicht Schiffen, darauf ein jeder gefertiget wird, gleich wie ein Steür- oder Schiffmann zu bleiben, allerdings schuldig sein bey Straff 5 ß ℌ.

Artic. 25us.

Da auch Jemand wäre, der nicht mit Unß dienet, er seye frembd oder heimisch, und seinen eigenen Last führen wolte, der mag es wohl thun, und mit seinem selbs Leib fahren, dabey aber soll demselben von Unßers Handwerk- Steur- oder Schiffleuthen, wie auch anderen so zu Uns dienen, im geringsten keine Hülffe noch Vorschub beschehen, bey Vermeidung 1 ß. ℌ Straff, wer darwider thut.

Artic. 26us.

Welcher aber der Schiffleuth Handwerck hat und ein Handelsmann sein will, auch sein eigen Guth selber zu führen begehrt, dem soll mann Steurleuth geben, er soll aber neben seinen eigenen kein frembdt Guth, umb den Lohn zu führen, noch auch, weil ihme hier durch das Handwerck eingestellet ist, weniger und bey Straffe 10 ß. ℌ einige Schiff wegzulehnen Macht haben, dadurch der Schiffleuth Handwerck zu schwächen,

*) Bedeutete früher so viel als gesetzlich, rechtsgiltig, triftig.

und alßo nicht der Kauffmannſchafft und des Schiffens zugleich ſich zu gebrauchen und zu bedienen, ſondern allerdings bey demjenigen Articul, welcher d. 13ten 8bris 1654 gegeben, verbleiben, Krafft deßen Gnädige Herren die Fünffzehen auß fürtringenden Urſachen erkaubt, daß fürterhin bey hießigem Kauffhauß keinem allhier verburgerten Schiffmann einige erkauffte oder eigene Waaren ſollen eingeladen und fortgelaßen werden, dasſelbe habe dann zuvorderſt vor wohl ermelten Gnäd. Herren den Fünffzehen auff das genandte Frachtfahren und Abführung der Kauffmanns Güther zu Berg und Thal Verzug gethan und ſich deßelben allerdings begeben.

Artic. 27ᵘˢ.

Dieweil auch biß anhero etliche Schiff-Leuthe in bößem Bauch gehabt und viel Leu the neben dem Laſt geführt, die dann zu Windt und Wetters Zeiten, ein alß dann anderen Weg fortbegehrt, und aber daraus zwiſchen beeden Theilen allerhand Streit und Zanck entſtandten, ſo iſt auch hierinn geordnet, wann ein Schiffmann hinführo zu Meßzeiten ein Gefährt mit Volck oder Leuthen gemacht, daß ihme darzu kein Guth einzuladen erlaubt, aber ſonſt neben dem Laſt 5 oder 6 ehrliche Perſohnen (bey Vermeidung 1 ℔ d. Straff, uff jede Perſohn, ſo er alßo weiters auffnehmen würde) mit ſich zu führen vergönnet ſein.

Artic. 28ᵘˢ.

Welcher nun ſich dergleichen Schifffahrten nach vorgeſchriebener maßen hinführo, ſonderlich unter das Land hienab, und über Breyſach hinauf zu gebrauchen, und würcklichen zu bedienen entſchloßen, deren jeder ſolle mit keinem entlehnten Schiff mehr zu fahren Macht haben, ſondern ſein ſelbſt eigen thunlich haltendtes Schiff und Geſchirr vorſtellen, widrigen Falls nicht gefertiget werden.

Artic. 29ᵘˢ.

Dannoch der Schiffe und Schiffung wegen bereits oben, ein und andere nutzliche Ordnung und Anſtalten gemacht, vermit-

teſſt deren die Kauffleuthe mit ihren Gütheren zu rechter Zeit befördert, auch viel beßer verſorget und verwahret werden, ſo will dargegen auch die Billigkeit erforderen, daß ein jeder Schiffmann wißen möge, was er für Centner Guth führe und alßo an ſeiner Fracht und Littlohn ohnerfährt bleibe; alß iſt zu deßelben Beförderung im Kauffhauß unter dem Thor am Waßer eine ſchnelle Waag auffgerichtet, damit alle Centner Guth im Ein und Außladen abgewogen, und denen Kaufleuthen ihre Waaren nicht mehr alßo zerrißen und zerſtreut, wie etwann vormahls beſchehen, gelüffert und consequenter auch Gemeiner Statt Gefäll ſonderlich des Waag Geldts halben, in beßere Obacht genommen werden, jedoch ſollen darbey auch die Schiffleuthe das gebührende Waaggeld jedesmahl alßo bald abzurichten ſchuldig ſein.

Artic. 30us.

Es ſoll Niemand einige Schiff und Geſchirr auff Mehrſchatz kauffen, bey Straff 10 ℔ ß: — ſondern bey allen feylen Schiffen und Geſchirren allein denjenigen, welche ſolche Schiff und Geſchirr zu ihrem Handwerck nothwendig, und bedürfftig ſein werden, ein offentlicher willkührlicher Kauff hiemit verſtattet und zugelaßen ſein.

Artic. 31us.

Es ſoll auch der in Anno 1660 ſowohl der Handlung, alß auch der Schiffarth zum beſten Obrigkeitlich bewilligte Umbgang, wie derſelbe eingeführt und biß anhero in Uebung geweßt, auch fürderhin biß auff anderwertigen Obrigkeitlichen Befehl und Verordnung verbleiben, und von nun an keiner, er ſeye gleich ein Burgers Sohn oder Frembder, ehe er das 26ſte Jahr ſeines Alters völlig erreicht, und überſchritten, zu dem Handwerck zugelaßen werden ſolle, wann aber eine ſolche Zeit complirt, derſelbe mag ſich gehörigen Orthen anmelden, und wann er recipirt, vor einen Ruhknecht und Steurmann ſich gebrauchen laßen und umb Bruderſchafft ſpiehlen.

Artic. 32us.

Unßere Gnäd. Herrn die Fünffzehen haben auß bewegenden Urſachen, ſonderlich umb ein und andere Streitigkeiten zwiſchen den Groß- oder Alt und Neuen Schiffleuthen fürterhin zu verhüten, und unter denſelben ein gute Ordnung zu halten, gnädig erkandt und wollen:

1) Daß Keiner dem Anderen ſonderlich darunten in der Reyhe, wie zu Thal, alßo auch zu Berg in die Ladung fallen.
2) Wann der Rang, ſo wohl Sommers als Winthers Zeit an Einen kombt, er aber zu fahren difficultiren würde, daß ſelbiger der Fahrt gäntzlichen verluſtiget, und ſo lang, biß die Ordnung herumb zu Gedult ſtehen.
3) Obwohlen vermög des 28ten Articuls mit gelehnten Schiffen zu fahren verbotten, demnach aber, in Erwegung die halbe Laſt Schiff, nicht ſo geſchwind zur Hand zu bringen, anjetzo das Lehnen erlaubt, ein jeder Schiffmann aber innerhalb zwey Jahren, ſich mit eigenen Schiffen zu verſehen ſchuldig ſein, und nach dero Verfließung keines gelehnten ſich mehr zu bedienen Macht haben, auch im Fall 6) ein oder der andere, umb ſelbige Zeit dergleichen noch nicht hätte, derſelbe ſich mit dem, ſo er in ſein klein Schiff auff einmahl laden kan, conteniren, und den Reſt der ihme etwan ohne den 600 oder 650 Centner manglen würde, nicht praetendiren.
4) Die ſo die Bergfahrten haben, denen zu Thal Labenten allhier die Waaren weg zu nehmen ſich nicht geluſten laßen.
5) Die große Laſt-Schiff endlich wohl wider herzuführen darmit aber anders nichts alß Ertz biß in 25 Thonnen (auch ein mehrers auff den Fall, da deßen noch mehr vorhanden wäre, und ſolches denen zu Berg Labenden kein Schaden bringen würde) zu Beſtreitigung der Unkoſten, einzuladen vergönnt.

6) Im Fall noch mehr von den Schiff-Knechten Schiffleuthe werden wolten, ſelbige keinen anderen Rang, alß biß der letztere von den Neuen gefahren, nehmen und in die Ladung ſtehen.

7) Wann Einer mit dem Anderen ſich in Gemeindtſchafft zu begeben Willens, ſolches zwar erlaubt, bey Antritt derſelbigen aber Krafft alter Ordnung bey E. E. Zunfft der Aencker, ſich ordentlich einſchreiben, und nach der Endigung wider außthun zu laßen ſchuldig ſein. Zu mehrer Steiff- und Veſthaltung deßen, Diejenige ſo wider eine und andere angeregte puncten handlen, jedesmahl mit 25 ß ₰ Straff ohnnachläßig angeſehen werden. Decretum Freytags den 5ten Septembris 1687 et Renovatum Montags den 12ten Aprilis 1717.

Unßere Gnäd. Herren die Fünffzehen haben auff unterthäniges Anſuchen E. E. Zunfft der Aencker, nach reiffer Deliberation derjenige Straffen, welche denen vormahls den Schiffiſchen ertheilten Articuln beygeſetzet worden, erheblicher Urſachen halben theils zu verringeren, theils neue beyzufügen, und theils zu erhöhen, vor rathſam befunden, anbey erkandt und wollen daß künfftighin obermeldte Articul stricte observirt und zu Erhaltung guter Verſtändnuß, eine Gleichheit unter den Schiffiſchen gehalten, mithin alle diejenige, die darwider handlen, ohnangeſehen der Perſohn und einer der ander mit nachbenahmbßten Straffen angeſehen und belegt werden ſollen: alß

Erſtlichen. Welcher Schiffmann zue Thal nach Franckfurth mehr alß 6 biß 800 Centner und zu Berg daſelbſten in der Meß mehr alß 1200 Centner ladet, der beßert ſo offt es geſchiehet, jedesmahl 50 ß ₰ jedoch, wann er ein mehrers einladete, anbey aber genugſam darthun und erweißen würde, daß damahlen keine Schiff mehr von hier ſich darunten eingefunden, und daß die Kauff- und Handels-Leuthe die Einladung dero Waar verlangt, ſo ſoll er ſolchen Falls dießer Straff gäntzlichen befreyet, auch wann er die zu Berg führente 1200 Centner

nicht in das Laſt Schiff bringen köndte, ihme den Reſt in ein kleineres Schiff zu laden vergönnt ſein, weilen auch.

Zweytens, an dem Fertigen der Schiff ſehr viel gelegen, ja gar der gantzen Schiffarth Wohlfahrt darauff beruhet, ſo ſollen nicht einer oder zwey von den Fertigern, ſolches vornehmen, ſondern alle fünff, alß einer von den Zudieneren, und vier, die des Handwercks, aber einander nicht allzunahe verwandt ſein, darbey erſcheinen, und kein Schiff fertigen, es wäre dann zuvor Alles eingeladen, und ſie hätten es ſelbſten geſehen und in Augenſchein genommen, es ſoll auch kein Schiffmann ohngefertiget es ſeye mit Kauffmannswaar, Wein oder ſonſt anderen Sachen abfahren, wer darwider thut, der hat vor das erſte Mahl von einem Laſt Schiff 30 Pfd. ß und von den kleinen Gefährdten je nach dero Beſchaffenheit und Größe 5 bis 10 Pfd. ß Straff zu erlegen: Geſchiehet es aber, daß ein ſolcher zum zweyten Mahl vorſetzlicher Weiß ohngefertiget abfahret, ſo ſoll neben gedachter Geldſtraff, ſowohl er, alß auch deßen Steuermann des Handwercks verluſtiget ſein. Wann

Drittens, Einer ein Gefährdt verdingt, daßelbige aber nicht ſelbſten weg führet, der hat ahne Straff je nach Beſchaffenheit der Sachen 5 biß 10 Pfd. ß abzuführen und zu entrichten.

Vierdtens. Welcher Schiffmann nicht ſo viel Steurleuth und Ruheknecht, alß die Fertiger verordnen, mit ſich nimbt oder ſonſten wider dero Befehl handelt, der ſoll mit einer Straff von 10 Pfd. ß angeſehen, ja gar nach Befindung der Umbſtändt ihme das Handwerck benommen werden.

Fünfftens, Welcher Schiffknecht oder Steurmann von einem Schiffmann, umb mit ihme zu fahren angeſprochen wird, und derſelbe zuvor keinem anderen zugeſagt und verſprochen, doch aber auß Muthwillen nicht mit ihme fahren wolte, der verlieret das Handwerck, mit beygefügter Erleuterung, daß dafern ein Steurmann zweyen Schiffleuthen ſeine Dienſt zugeſagt und das Wort gegeben hätte, er demjenigen,

der am erſten abfahret, an die Hand zu gehen ſchuldig ſein ſolle.

Sechßtens. Sollen die Kaufmanns Güther nirgendts anderswo alß in dem Kauffhauß eingeladen werden bey Straff 5 Pfd. ₰.

Siebendtens. Welcher Schiffmann Einem der das Handwerck nicht hat, ein Schiff lehnet, der beßert 5 Pfd. ₰; es wäre dann, daß der jeweilige Herr Oberherr oder der Zunfftmeiſter hierinnen dispensirt, es erlaubt und vergönnet hätte.

Achtens. Wird es bey derjenigen Fracht, die von Zeiten zu Zeiten der Thal- und Bergfahrt halben gemacht wird, gelaßen, nach welcher die Schiffiſche ſowohl, alß auch die Handelsleuthe ſich zu reguliren, dafern aber ein oder der ander zu Schaden und Nachtheil des Handwercks und umb an den Zöllen Vortheil zu ſuchen und das Guth in Gefahr zu ſetzen, geringere Fracht nimbt, der beßert 20 Pfd. ₰.

Neundtens. Welcher Schiffmann ſowohl allhier, als auch zu Franckfort und anderswo in der Ladung ſtehet, der ſoll die Kaufmannsgüther nicht, wie bißhero geſchehen, außſuchen, noch abſonderen, ſondern von den ſchwehren Waaren jedesmahl eine Tertz einzuladen ſchuldig ſein, bei Straff 10 Pfd. ₰.

Zehendtens. Welcher Schiff-Zimmermann ein neu gemachtes Schiff in das Waßer thut und verkaufft oder wegleihet, ehe und bevor daßelbige geſchauet und der Pfundtzoll davon abgerichtet und bezahlt worden, der hat ane Straff 5 Pfd. ₰ zu erlegen.

Endlichen und Eilfftens. Soll Keiner weder E. E. Gericht noch die Fertiger, noch die Geſchwohrne ſchimpflich tractiren und übel von ihnen reden, bey Straff 4 Pfd. ₰. Decretum Sambſtags den 10ten Decembris 1712 et Renovatum ₰ 12ten Aprilis 1717.

Unßere Gnädige Herren die Fünffzehen haben auch erkandt und wollen, daß fürterhin die Güther-Schiff, ſo ſchon zimlich lang gebauet, auffgezogen, und geſohlt, auch von denen Fertigern nach dero Gutduncken ein gewiße Zeit

geſetzt werden ſolle, wie lang ſie zum Güterführen noch gebraucht werden können.

Zweytens. Daß laut alter Erkanndtnus, Wohlermeldter Gnädiger Herrn der Fünffzehen kein Schiffmann noch Niemand anders keinerley Kauffmanns Schatz, zwiſchen der Statt Straßburg und Hügelsheim, noch an keinem anderen End außwendig der Stadt laden ſolle, auff daß deroſelben Zoll dadurch nicht entführt werde, wer darwider thut, den will mann an Leib und Guth ſtraffen. Decretum Montags den 12ten Aprilis 1717.

Auff Unterthäniges Anſuchen und Bitten der geſamten Schiffiſchen ſowohl des Umbgangs als auch der ſo genandten Handwercksgenoßen, vom 13ten Marty 1717 haben Wohlermeldte Unßere Gnäd. Herren die Fünffzehen obſtehenden Articuln annoch folgende von ihnen den Supplicanten projectirte und dicto die producirte puncten beyzufügen und obrigkeitlichen zu confirmiren, vor guth zu ſein erachtet. Nachdem dießelbige ſowohl ſchrifftlich alß mündlich, freywillig und ohngezwungen, in Beyſein der zu den Handwercks Geſchäfften geordneten Herrn Deputirten declarirt und erklärt, auch verſprochen und zugeſagt haben, ſtät und veſt darob zu halten und darwider nichts zu thun oder zu handlen bey Straff 25 Pfd. ß: ſo offt darwider geſchiehet, alß

Erſtens wird denen Handwercksgenoßen, die Perſohnen hinwegzuführen, allein überlaßen, doch mit dem Anhang, daß wann ein Schiffmann auß dem Umbgang mit einem Schiff mit Guth abfahrt, ihme nach vorſtehendem 27ten Articul etwann ſechs Perſohnen, aber mehr nicht, mitzunehmen erlaubt ſein ſolle.

Zweytens. Die Freyreißen, als die Abführung der Fürſten und Graffen betreffendt, ſolle es ſo wohl denen Schiffiſchen in dem Umbgang als auch denen Handwercksgenoßen, ſelbige zu verdingen, und an Orth und End, wo ſie es verlangen, zu führen, vergönnt und zugelaßen ſein.

Drittens, wird Denenjenigen, welche hieſige Burger,

und Kauffleuth, in die beede Franckfurter Meß führen, frembde Personen oder Kauffmanns Güther einzuladen verbotten, es wäre dann Sach, daß Einer oder der Andere so mitfähret, etwas Weniges, so er nothwendig mit sich haben muß, insonderheit, doch mit Erlaubnuß der Ober-Kauffhauß Herren, zu laden verlangte, ander Guth aber sollen sie nicht annehmen.

Vierdtens. Soll denen Handwercksgenoßen, welche alßo die hiesige Burger und Kauffleuthe in die Franckfurter Meßen führen, eine Ruckladung zu Berg zu thun erlaubt sein, alßo und dergestalten daß derjenige, welcher zwantzig oder mehr Personen hinunter geführt, höchstens Einhundert Centner Guth, ohnaußgeleßen, und wie es an die Hand kommt, zu laden und anhero zu führen, befugt sein solle, es wäre dann Sach, daß er andere frembde Güther haben köndte, welche nicht allhier, sondern unterhalb der Statt außgeladen werden, von denen ein jeder laden kan, so viel er will.

Im Uebrigen so sollen sie die Handwercksgenoßen keine größere Schiff, alß zu anderen Zeiten auch geschehen, hinunter führen und wann sie mehr nicht alß 12 oder 15 Personen hinabgeführt, so sollen sie auch keine Ruck oder Bergladung zu thun berechtiget, sondern solchen Falls ihre Schiffe darunten zu verkauffen oder lehr herauff zu führen schuldig sein.

Fünfftens. Wird es denen Handwercks Genoßen sowohl, alß auch denen Schiffischen im Umbgang zugelaßen und erlaubt, Früchten und Wein außerhalb zu verdingen und selbige zu Berg aber nicht von hier zu Thal zu führen, jedoch mehr nicht auff einmahl, alß eine Compagnie Schiff ertragen mag, etwann 3 biß 500 Centner, und nicht taußendtweiß wie bißhero geschehen ist, sollen auch nicht 4 biß 6, sondern allein zween und nicht mehr zusamen in Gemeinschafft stehen, welche gleich anfangs ad exemplum deren in dem Umbgang sich darzu einschreiben, und nach dero Endigung sich wider außthun zu laßen schuldig und verbunden sein sollen.

Sechßtens. Werden die Reißen nach Fort Louis, Seltz und Lauterburg denen Handwercksgenoßen allein überlaßen.

Siebendtens. Die Ladung nach Baßel belangendt, wie auch wegen der jährlichen Zuruckfuhr der 500 Centner von dar, bleibt es bey der von Gnäd. Herren den Fünffzehen bereits ertheilten Verordnung, daß allwegen sechs der tauglichsten von denen Handwercksgenoßen neben und mit denen im Umbgang zu laden befugt sein sollen.

Achtens, wird es so wohl denen Handwercksgenoßen, alß auch denen im Umbgang nach Collmar zu fahren und zu laden erlaubt.

Neundtens. Wann Baßler oder Andere mit geladenen Schiffen von oben herab kommen, welche Steur Leuth oder Knecht von nöthen haben, und keine geschworne Steuerleuth vorhanden seind, so soll denen Handwercksgenoßen darumb zu spiehlen, und mitzufahren hiemit vergönnet und zugelaßen sein, doch mit dem Beding, daß die jeweilige Fertigere Diejenige, so sie am tauglichsten findten, zu ernennen und zu fertigen Fug und Macht haben sollen.

Zehendtens, sollen die Schiffleuth im Umbgang außer Noth nicht selbsten miteinander knechtsweiß fahren oder Frembdte fertigen, es seye dann, daß keiner von dem Handwerck vorhandten oder ein solcher es ohne erhebliche Ursach auß Muthwillen refusirt und abgeschlagen hette, auff welchen Fall andere angenommen und gefertiget werden sollen.

Eilfftens. Wird zwar denen Handwercks Genoßen das Krämerguth auß beeden hiesigen Meßen wegzuführen zugelaßen; wann aber ein Schiffmann auß dem Umbgang zum Abfahren parat wäre, und es mitnehmen wolte, und köndte, solle es ihme ohnbenommen und ohnverwehrt sein.

Mit dießem Reservat und Vorbehalt, hievorstehendte Articul je nach Beschaffenheit der Zeiten und künfftigen Läufften auch auß anderen erheblichen Urßachen zu minderen, zu mehren, oder auch gar samtlichen widerumb auffzuheben. Decretum Montags d. 12ten Aprilis, alß mann nach Jesu Christi Unßers einigen Erlößers und Seligmachers Geburth zahlte Ein Tausendt Sieben Hundert und Siebenzehen.

Auszug aus der Schrift:

# „Fracht-Büchlein de Anno 1731."

Den 27. Augusti 1731 wurde bey Gnädigen Herren den Fünffzehen Erkandt, daß es bey der hierin bemelten Fracht biß auff anderwärtig Verordnung gelassen und selbige auff diesen Fuß denen Schiffischen bezahlt werden solle.

## Nach Franckfurt zu Thal.

| | fl | β | ₰ |
|---|---|---|---|
| 1 Fuder Brandenwein | 27 | — | — |
| 1 Fuder Wein | 22 | 5 | — |
| 1 Fuder Essig | 22 | 5 | — |
| 1 Ctr. Flor, Cadis, Hut-Faß, Netz, Körb, Füchs-Faß, Parisser-Waahr und dergleichen | 1 | — | — |
| 1 Ctr. Zwilch, Docht, Streng, Spinn-Hanff, Cölnisch-Leinwand und dergleichen | — | 9 | 6 |
| 1 Ctr. Bücher-Faß | 1 | — | — |
| 1 Ctr. Salpeter, Weinstein, und dergleichen schlechte Waahren | — | 9 | — |
| 1 Ctr. Baumöhl | 1 | — | 4 |
| 1 Ctr. Honig oder Terpentin | — | 9 | — |
| 1 Ctr. Tabac | — | 8 | 6 |
| 1 Ctr. Seyler-Garn auffm Haspel | — | 9 | — |
| 1 Ctr. Seyler-Hanff | — | 8 | 6 |
| 1 Ctr. Reiß | — | 8 | 8 |
| 1 Stück gemein Papier vom ordinari Gewicht | 2 | — | — |
| 1 Frtl. (Viertel) Hirsch | 1 | 3 | — |

| | fl | β | ₰ |
|---|---|---|---|
| 1 Ctr. Hartz | — | 7 | — |
| 1 Frtl. Magſamen oder Senff | 1 | 1 | — |
| 1 Ctr. Nürnberger Waahr | — | 9 | — |
| 1 Ctr. Rohe Häut | 1 | 2 | — |
| 1 Ctr. Käß | — | 9 | — |
| 1 Ctr. Schmalben | — | 9 | 6 |
| 1 Ctr. Foenum Graecum | — | 8 | 6 |
| 1 Ctr. Caffé | — | 9 | 6 |
| 1 Ctr. Flintenſtein | — | 9 | — |
| 1 Ctr. Leder | 1 | 2 | — |
| 1 Ctr. Geſotten Roßhaar | 1 | — | — |
| 1 Ctr. Hopffen | 1 | 2 | — |
| 1 Ctr. Potaſch | — | 9 | — |
| 1 Ctr. Horn-Spitzen | — | 8 | 6 |
| 1 Ctr. Hagenauer-Röth | — | 8 | 6 |
| 1 Ctr. Quetſchen | — | 9 | 6 |
| 1 Ctr. Spaniſche Seiff | — | 9 | 6 |
| 1 Ctr. Grünſpahn | 1 | — | — |
| 1 Frtl. Anis oder Coriander | 1 | 1 | — |
| 1 Ctr. Woll oder Baumwoll | 1 | 2 | — |
| 1 Ctr. Carten | 1 | — | — |
| 1 Ctr. Mantlen | — | 9 | 6 |

### Nach Maynz zu Thal.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 Fuder Brandenwein | 24 | — | — |
| 1 Fuder Wein | 19 | 5 | — |
| 1 Fuder Eßig | 19 | 5 | — |

(u. ſ. w. wie nach Frankfurt am Main, nur ſind die Fracht-Preiſe etwas geringer.)

### Nach Speyer und Ketſch zu Thal.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 Centn. Leinwandt, Baumöhl und dergleichen | — | 6 | 8 |
| 1 Ctr. Seyler-Hanff | — | 6 | 8 |
| 1 Ctr. Hartz | — | 5 | — |
| 1 Ordinari Stück Papier | 1 | 2 | 6 |

| | fl | β | ₰ |
|---|---|---|---|
| 1 Ctr. Reiß . . . . . | — | 6 | 6 |
| 1 Ohmen Eſſig . . . . . | — | 8 | — |
| 1 Ctr. Käß . . . . . | — | 7 | — |

Nach Sandhoffen, Mannheim und Wormbs.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 Ctr. Leinwandt, Baumöhl, oder Käß . . . | — | 7 | 2 |
| 1 Stück Papier . . . . . | 1 | 3 | — |
| 1 Ctr. Reiß . . . . . | — | 7 | — |
| 1 Ctr. Hartz . . . . . | — | 5 | 8 |
| 1 Ohmen Eſſig . . . . . | — | 8 | 8 |

Von Frankfurth zu Berg.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 Ctr. Rohe Häuth und Woll . . . . . | 1 | 8 | — |
| 1 Ctr. Zucker, Quetſchen, Beltz-Ballen, Pariſſer Waahr, Hut-Faß und dergleichen . . . . . | 1 | 3 | — |
| 1 Laſt Trahn oder Häring . . . . . | 40 | 5 | — |
| 1 Fuder Wein . . . . . | 30 | — | — |

u. ſ. w.

Von Mayntz zu Berg.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 Ctr. Rohe Häuth und Woll . . . . . | 1 | 6 | 4 |
| 1 Ctr. Zucker, Quetſchen, Beltz-Ballen, Hut-Faß, Quartel-Ballen und Pariſſer Waahr . . . . | 1 | 2 | — |
| 1 Faß Trahn oder Häring . . . . . | 37 | 5 | — |
| 1 Fuder Wein . . . . . | 27 | — | — |

u. ſ. w.

# Aus: Revidirte Ordnung der Statt Straßburg Kauff-Hauß-Beambten und des Kauff-Hauſes.

Als Vnſere Gnädige Herren Räth und XXI mit ſonderbahrem Mißfallen vor dieſem wahrgenommen, wie ſchlecht und hinläßig die Geſchäffte im Kauffhauß von denen Beambten daſelbſt verrichtet und in acht genommen worden, dergeſtalt, daß nicht allein die Gefäll in mercklichen Abgang gerathen, ſondern, daß auch gemeine Statt ſich mit anderen benachbarten Stätten biß auff gegenwärtige Zeit daher in allerhand Mißverſtändniß wider ihren Willen befinden müſte; So haben Wohl-ermeldte Unſere Herren, künfftigem Unheil zu begegnen vnd das Kauffhauß, Commercium, auch die davon gemeiner Statt gebührende Gefälle in richtigem gutem Weſen zu erhalten, zuvorderiſt gemeldtes Kauffhauß mit tüchtigen und qualificirten Beambten auffs neue zu beſtellen, ihnen angelegen ſeyn, auch dieſelbe mit gewiſſen Ordnungen, und zwar einen und den anderen inſonderheit mit folgenden Articuln und Satzungen verſehen laſſen.

. . . . . .

Dieweil auch allerhand ungleiches unter dem auß- und einladen der Schiff, daran gemeiner Statt merklich und viel gelegen, geſucht oder vermercket werden kan, ſo ſoll hinfürter, deme deſto bequemer vorzukommen, alles auß- und einladen der Schiff durch den verordneten zur oberen Waag, benebens den Kauff-Hauß-Knechten beſchehen, und zwar im einladen vorderiſt die Zeichen oder Zedul der Wahren bey einem jeden

Stuck auffgewieſen und beſichtiget werden, ehe und bevor einig Stuck Guths eingeladen worden; im ausladen der Schiff aber, ſollen die Knecht die Zeichen und Numero auch wem das Guth eigentlich zuſtehet, nicht weniger wie das Gewicht außgeſprochen, fleißig und wohl observiren, damit ſowohl Bücher und Regiſter, als auch das Gewicht und Numero gleichlautend gefunden, und dadurch aller Verweiß, Gezänck und Irrung beydes in- und auſſerhalb denen Meſſen, verhütet werden möge, alles bey erſt obgeſetzter Straff.

Es ſoll auch derjenige, ſo die hinwegfahrende Schiffleuth abfertiget, alle diejenige Zeichen, ſo ihme von denen Schiffleuthen gelieffert worden, bei ſeinen Handen behalten, hingegen dem Schiffmann für ſo viel Stück Guths als er Zeichen gelieffert, einen Zedul geben, allerdings wie es bißherr mit denen Frächten gehalten worden, auſſer was Wein, Brandenwein, Eßig, Hirſch und dergleichen Zeichen, ſo im Kauffhauß nicht geſchrieben, anlangt, die ſoll er dem Schiffmann laſſen wie herkommens.

. . . . . .

Es ſollen auch bey denen Eyden, damit man der Statt und dem Kauffhauß beygethan, wegen der Schiff Waag keine Abrechnungen auſſer der Stuben weder mit Einheimiſchen noch Frembden Schiff Leuthen vorgenommen oder beſeſſen, noch ihrer keinem einiger Zedul ertheilt, vielweniger jemand gantz abgefertiget werden, ehe und bevor die ſchuldige Gebühr entrichtet, und dieſelbe in die Büchß, dahin ſie gehörig, geſtoſſen ſeye, auff daß fürohin bey Liefferung derſelben keine Extantzen, wie etwan beſchehen, erſcheinen, ſondern ſich alles in richtiger Ordnung befinde, bey Cassation und 50 Pfundt Pfenning Straff.

. . . . . .

## Neuer Anhang zu der Kauff-Hauß-Ordnung.

. . . . . .

Was zum Fünfften den Burger, Innwohner, Hinterſaß oder andere Perſohnen belangt, ſoll derſelbe nicht weniger von

allem Guth, es ſeye ſein eigen, Commissions-weiß oder ſonſten an ihn adressirt, ſo in die Statt gebracht, und ins Kauff-Hauß geſtellet wird, wann er ſolches in ſein Gewahrſam, Gaden und Gewölber begehrt zu nehmen, den Zoll vermög das Tarif, oder falls das Guth nicht in dem Tarif nahmentlich begriffen wäre, den Pfundt-Zoll obgemeldter maſſen gemeiner Statt abrichten und bezahlen. Anbey wird nochmahlen alles Ernſts gebotten, daß hinführo gleichwie vorhin alles ſowohl Burger- als frembd Guth ohne Unterſcheid in dem Kauffhauß, keineswegs aber in Privat-Burger Würths- Schlaff- noch ſonſt Häuſern, bey Straff der Confiscation, und anderen in denen Ordnungen enthaltenen ſchwehren Pönen abgeladen und auffgehalten werden ſolle, in welche Straffen auch diejenige, ſo alſo das Guth auffhalten würden, wann ſie auch ſchon keinen Theil noch ſonſten Commission, oder Interesse daran hätten, gleich denen Hähleren oder denen ſo es veralgen, verfallen ſeyn ſollen.

Was aber zum Sechſten der Burger in- und auſſerhalb deren Meſſen von Frembden oder ſeinem Mitburger allhier in der Statt kaufft, (weilen vermuthlich der Verkäuffer bey Einführung der Waaren die Gebühr darvon wie billig der Statt entrichtet,) daran gibt er nichts weiters, ſondern wird in dem Fall als ein Käuffer gehalten.

Dann es ſoll zum Siebenden hinfürter, wie vorhin, der Käuffer in dieſer unſerer Statt allerdings biß auff das Waag-und Siegelgeld im Zollkeller befreyt, und an keinem Orth nichts zu geben, der Verkäuffer aber den Laſt, nach Ordnung, allein zu tragen ſchuldig ſeyn; es wäre dann, daß er das Guth von einem Befreyten kieffe, von welchem der Statt die Gebühr noch nicht entrichtet worden, welchenfalls man ſich an dem Käuffer zu erhohlen hat, dieſer aber bey dem Einkauff dißfalls ſeine Mesures zu nehmen wiſſen wird.

Und damit fürs Achte die Beambte im Kauff-Hauß wiſſen mögen, wie lang ſie einem Burger zu Abſtattung dieſer Zoll-Gebühren Platz geben ſollen, ſo iſt geordnet, daß keinem Bur-

ger zu Abrichtung dieſer Gebühr länger als 14 Täg nach gepflogener Abrechnung, welche aber allezeit fürderlichſt fürzunehmen, geborget und nachgeſehen, einfolglich ſelbige in ſolcher Zeit ihm abgefordert werden ſolle; und welcher über dieſe jetztgemeldte Zeit ſäumig ſeyn, oder ſich der Gebühr noch nicht einſtellen würde, den ſollen die Beambte im Kauffhauß 14 Tag hernach, mithin in Zeit eines Monaths auff das längſte denen Herren XV geſchrieben geben, und hierinnen niemand, er ſeye auch wer er wolle, verſchonen noch nachſehen, weder zu Lieb noch zu Leyd, auff ihre Eyde, und bey ohnaußbleiblicher Cassation.

Auff daß auch, zum Neundten, die Beambte im Kauff Hauß gegen den Handelsleuthen deſto richtiger verfahren, und den eigentlichen Zoll derer Wahren umb ſo viel mehr erkundigen mögen, ſo ſollen, wie biß anhero, zwo Waagen im Kauff Hauß richtig und gerecht gehalten, und auff denenſelben alles Guth abgewogen, auch je nachdem das Gewicht und Umſtände, des Preiſſes, in Anſehung der Wahren, ſo nicht im Tarif enthalten, an die Hand geben, der Zoll obbeſagter maſſen eingezogen, und auff die Zeichen die Summa geſchrieben werden.

So viel auch, zum Zehenden, das überbliebene Guth betrifft, ſollen inſonderheit alle der Frembden restirende und überbliebene Güther noch der Meß wiederum in das Kauff-Hauß geführt, daſelbſten abgeladen, und der Gebühr nach, zumahlen in keinen particular-Häuſeren, noch ſonſten irgendswo verwahret werden, bey Straff der Confiscation derer Güther, ſo alſo auſſer dem Kauff Hauß auffbehalten worden, und 50 Pfundt Pfenning Geldſtraff dem hieſigen Detentori, oder demjenigen, ſo ſie alſo privatim verwahret und auffbehalten hätte, abzunehmen, ohnnachläßig; wovon dem Denunciatori die Quart gebühren ſolle . . . . . .

. . . . . .

Wir wollen auch Dreyzehendens, daß alle und jede Landkutſchen, offentliche Reiß-Gefährt und andere dergleichen, ſie kommen her wo ſie wollen, keine davon außgenommen, wann

ſie anhero kommen, der alten Ordnung gemäß, gleich rectà vor das Kauff-Hauß fahren, und ſich einſtellen (es wäre dann Sach, daß wegen eingefallenem Sonn- oder Feyertag, auch wegen bereits geſchloſſenem Kauff-Hauß ſolches nicht füglich geſchehen könnte, welchenfalls es bey der Verpitſchirung derer Coffres, Päck und dergleichen, auch genauer Visitirung derer Kutſchen und Gefährte an denen Thor-Zöllen und Einſetzung genugſamer Pfandte zu laſſen,) ihre mitbringende Wahren und Päcklein groß und klein ohne Unterſcheid, ſie mögen an dem Orth wo ſie abgefahren, oder unterweegs auffgeladen worden ſeyn, in jetzt beſagtem Kauff-Hauß, und an keinem anderen Orth, abladen unter was praetext es immer geſchehen möchte oder könnte, welche daſelbſt auffgemacht und visitirt, auch die Kutſchen-Kiſtlein fürderſambſt allda durchſuchet, und zugleich die Specification ſamt denen Frachtzeduln im Kauff-Hauß fürgewieſen werden ſollen; bey Straff der Confiscation des nicht an das Kauff-Hauß geführten und angezeigten Guths, und 30 Pfundt Pfenning für jedesmahl, wie auch nach Befindung derer aggravirenden Umſtände, ſogar bei Confiscation derer Pferdt, Fuhr und Geſchirrs, ſo offt hierwiedergehandelt würde. Gleiche Beſchaffenheit ſoll es auch mit denen ankommenden Courriers haben, jedoch mit der Ermäßigung, daß, angeſehen ſie nicht rectà an das Kauff-Hauß ſogleich, allemahl reithen oder fahren können, dieſelbe zwar dißfalls dispensiret, anbey aber, wie biß dato währender Ferme geſchehen, an dem Bureau des Postes, und ſonſten an dem Orth ihrer Einkehr, genau observiret werden ſollen; vorbehältlich obgeſetzter Straffen, im Fall ſie betrüglich oder gefährlich hierinnen zu handlen ſich unterſtehen würden.

Deßgleichen wollen wir auch Vierzehendens, gleich wie allen Fuhrleuthen und anderen, alſo auch inſonderheit denen Schiffleuthen, ſowohl Hieſigen als Frembden alles Ernſtes verbotten haben, ſowohl bey dem Abfahren auſſer dem Kauff-Hauß etwas ohne Zeichen einzuladen, noch auch wann ſie herein fahren, das geringſte, es habe Nahmen wie es wolle, auszuladen, ehe

und bevor, ſie in dem Kauff-Hauß daſſelbige richtig und ordentlich angegeben, bey Straff der Confiscation des alſo wider die Ordnung respective ein- und abgeladenen Guths, und 50 Pfundt Pfenning Straff ohnnachläßig, auch bey höherer Straff ane Guth und Leib, und ſo gar bey Confiscation des Schiff und Geſchirrs, je nach befindenden Umſtänden, dergleichen ſchwehre Straffen wir auch wider diejenige zu statuiren nicht ermanglen werden, welche wider hieſige Statt Privilegia und Ordnungen ſowohl fern als nahe ein- und abzuladen ſich freventlich erkühnen, mithin das Privilegium der Zoll- und Ladſtatt zu hintergehen, ſich höchſt ſtraffbarer Weiß anmaſſen würden, inmaſſen wir ſolchen falls über obgeſetzte Straff, annoch ane Guth, Ehr und Leib Uns an denen Verbrecheren, alles Ernſtens, zu rächen wiſſen werden, jedoch daß dasjenige ſo den 27 Aug. 1731 aus beſonderen Urſachen puncto dergleichen Einladens und bißfalls abzurichtender Helffte des ordinari Zolls, denen Schiffiſchen vergönnet worden, noch zur Zeit biß auff anderwärtige Verordnung, zugelaſſen ſeyn möge.

Weilen auch Fünffzehendens die hieſige Schiffleuthe ſich zum öffteren frevelbahrer Weiß unterſtanden, ein und andere Güther, oder Sachen auſſerhalb und ohnfern der Statt bey ihrer Zuruckkunfft außzuladen, ſolche nachgehends bey ihrer Gelegenheit mit kleinen Schifflein, oder ſonſten auff andere Weiß in die Statt zu practiciren, und hierdurch den Zoll zu betriegen; ſo wollen Wir, zu Begegnung dieſem Umweſen, die in obigem Articul enthaltene Straffen auch des weiteren hierauff inſonderheit geſetzet und extendiret haben, mit dem Anhang, daß alsdann dem Denunciatori, oder dem, ſo ſie darüber betretten und angeben würde, (wie dann jedermann bey ſeinen Pflichten und Eyden ohnehin, und bey Straff des Verhählens zu thun ſchuldig iſt), die Quart des alſo veralgten und einfolglich confiscirten Guts, wie auch der andictirten Straff zuſtehen ſolle; auch ſoll zu dem Ende dieſer und obiger Artikul dem Ordnungen-Buch E. E. Zunfft die Encker ein-

verleibt, und daſelbſt gleich anderen unſeren Ordnungen jährlich abgeleſen werden.

. . . . . .

Solchergeſtalt und zu dem Ende wollen wir auch, Zwantzigſtens, daß alle Kauffleuth und Krämer vermög Decreti vom 18. Martii 1730 von allen denen Wahren, ſo ſie auff die benachbarte Märckte und Meſſen ſenden, da ſie vermuthen, daß ſie wieder ein oder anderes davon zuruckbringen würden, ſchuldig ſeyen, bey der Ausfuhr eine exacte Specification ſowohl wegen der Qualität als Quantität der alſo wegzuſchickender Wahren in das Kauff-Hauß zu geben, und ihre Kiſten, Faß, Ballen, Päck ꝛc. daſelbſt visitiren zu laſſen, damit man nachgehends bey der Ruckkunfft, und alsdann vorzunehmender Viſitirung, erſehen möge, was eigentlich in natura wiederum als ohnverkaufft und übergebliebenes Guth zuruckgebracht worden ſeye; Solchemnach zwar das warhafftig übergebliebene Guth zollfrei passiret, von dem darzu erkauffetem aber die Zoll-Gebühr nach Ordnung entrichtet werden ſolle; würde aber einer oder der andere Kauffmann und und Krämer unterlaſſen vor der Außfuhr obgedachte Specification in das Kauff-Hauß zu liefferen, ſo ſoll derſelbe nicht nur allein die völlige Zoll-Gebühr bey der Ruckkunfft zu entrichten ſchuldig ſeyn, ſondern auch fallß er ſeine ſowohl bey der Aus- als Einfuhr respective Specification und Declaration fälſchlich und gefährlich thun würde, mit würcklicher Confiscation der Wahr, und Straff der Ordnung ohne einiges Nachſehen beleget werden.

Wir wollen auch, daß Ein und zwantzigſtens, zu Verhütung aller Unordnung, das Waag- und Büchſen-Geld alles zuſammen ohne Unterſcheid, gleich anderen der Statt Gefällen auff der Statt Pfenningthurn (Stadtkaſſe) gebracht, und daſelbſt außgezahlt, ſofort von daraus, die bißher übliche Gebühren an gewohnliche Orthe und Ende bezahlt werden ſollen.

Schließlichen und Zwey und zwantzigſtens, wollen wir das den 20. Junii 1612 außgelaſſene Decretum, in ſo weit deſſen

Inhalt durch die Folge der Zeit, wie auch diese und andere Verordnungen nicht einiger massen geändert worden, hier wiederhohlet haben; und ist unser Obrigkeitlicher Befehl, daß gegenwärtige unsere Verordnung benebst der ertheilten verbesserten Kauff-Hauß-Beambten Ordnung, nicht nur allein an behörigen Orthen, besonders aber in dem Kauff-Hauß zu jedermänniglichs Nachricht offentlich angeschlagen, sondern auch jedesmahl vor angehender Meß bey offener Thüren denen gesambten Kauff-Hauß-Beambten und Bestättern offentlich abgelesen, auch denenselben des weiteren bey Vermeydung der Cassation und anderer schwehrer Pönen alles Ernstes eingeschärffet werden solle, umb damit sowohl dieselbige als auch sonst jedermänniglich sich darnach zu richten und für Schaden zu hüten wissen möge; Renovatum & Decretum bey Gnädiger Herren Räth und XXI Montags den 11. Februar Anno 1737.

# Tractat zwischen dem König von Frankreich und den Kurfürsten von Mainz und der Pfalz, die Schifffahrt auf dem Rhein betreffend.

---

Louis, par la grâce de Dieu, Roy de France et de Navarre. A Tous Ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Comme notre cher et amé le S^r^ Bischoff, notre Commissaire et Conseiller Interprête, auroit en vertu des pouvoirs qu'il en auroit reçus de Nous, conclu, arrêté et signé, le vingt-huit du mois d'Avril dernier, à Mannheim, avec le S^r^ de Reibeldt, Commissaire et Conseiller intime de notre très-cher et très-amé frère et Cousin, l'Électeur Palatin, pareillement muni de ses pouvoirs, un Traité pour réglèr définitivement la Navigation du Rhin entre les Strasbourgeois et les sujets des deux Électorats sous le consentement et accession exprès de notre très-cher et trés-amé Cousin l'Électeur de Mayence; Or comme les dits consentement et accession auroient été signés le vingt neufvième du mois de May dernier à Mayence par le S^r^ Philipe Charles Baron de Koeth de Wauxheidt, Conseiller intime, Maréchal de la Cour de Mayence et Bourgrave de Starckenbourg, et le S^r^ Robert Balthazare de Clemence, Conseiller aulique de notre dit Cousin, l'Électeur de Mayence et ses Commissaires, et que ledit S^r^ Bischoff les auroit, en vertu des pouvoirs qu'il en auroit reçus de

Nous, agréés et acceptés en notre nom conjointement avec ledit Sr de Reibeldt, pareillement muni des pouvoirs de Notre dit frère et Cousin l'Électeur Palatin; desquels Traité, portant règlement définitif, accession et déclaration et acceptations la teneur s'en suit:

D'autant que Sa Majesté le Roi Très-Chrétien a trouvé bon, après les négociations entamées d'abord à la Cour de France par les plénipotentiaires des Électeurs de Mayence et Palatin les Sr Berns et de Grevenbroich pour terminer à l'amiable les difficultés anciennes et nouvelles, qui s'étoient élevées sur la navigation du Rhin, à cause de l'accord du 24 May 1681, fait entre l'Électeur de Mayence d'alors et la ville de Strasbourg, et de la convention conclue le 10 février 1749 entre les Électeurs de Mayence et Palatin d'envoyer selon les Circonstances son Conseiller Interprête le Sr François Henry Bischoff muni de pleins pouvoirs suffisants d'abord près son Altesse Électorale Palatine à Mannheim, où il a arrêté et signé avec le Sr de Reibeld, Conseiller intime de Son Altesse Électorale Palatine, autorisé à cet effet, le Traité définitif, dont la Teneur s'en suit sauf la résolution de son Altesse Électorale de Mayence et la ratification des Cours y intéressées.

Traité.

Sa Majesté le Roi Très-Chrétien par un désir sincère d'entretenir l'union et la bonne intelligence avec les Électeurs de Mayence et Palatin, s'étant portée à terminer à l'amiable les difficultés anciennes et nouvelles, qui s'étoient élevées sur l'exercice de la Navigation du Rhin et ont continué jusque ici, tant à l'occasion de l'accord passé le 24 may 1681 entre l'Electeur de Mayence d'alors et la ville de Strasbourg qu'au sujet de la Convention signée le 10 février 1749 entre les Electeurs de Mayence et Palatin, et ayant à cette fin établi à Paris des Conférences entre les Sr Bischoff, Berns et de Grevenbroich

munis de pleins pouvoirs suffisans le premier de Sa Majesté Très-Chrétienne et les deux autres des susdits deux Électeurs, et ces conferences n'ayant point produit l'effet qu'on en avoit espéré: De ce est-il, qu'après que ladite Majesté avoit pris la résolution d'envoyer le susdit Bischoff son conseiller interprête muni de pleins pouvoirs particuliers d'abord près son Altesse Électorale Palatine et en après près son Altesse Électorale de Mayence pour conduire l'affaire à un règlement définitif; le conseiller intime de Reibeld a été nommé et a reçu des instructions de la part de son Altesse Électorale Palatine, aussitôt que le premier étoit arrivé dans la Résidence de Mannheim, pour traiter avec lui, et après que ces deux commissaires ont tenu plusieurs conférences ensemble à ce sujet, qu'ils en ont rendu compte à leurs cours respectives, et que la résolution finale du Ministère Électoral Palatin y est survenue, les susdits commissaires Bischoff et de Reibeld sont enfin convenus et ont arrêté ce qui suit:

Art. 1.

Sa Majesté Très-Chrétienne laisse subsister l'accord passé le 24 May 1681 entre feu l'Électeur Anselme François de Mayence et la ville de Strasbourg; Elle s'attend tout à fait à la réformation des abus qui pourront s'être glissés successivement dans la navigation du Rhin au préjudice du dit accord et des Strasbourgeois, et qu'on n'introduira pas des nouveautés préjudiciables à la ville de Strasbourg et à ses bateliers.

Art. 2.

Sa Majesté Très-Chrétienne agrée la convention entre les Électeurs de Mayence et Palatin à présent régnans du 10 février 1749 et laisse demeurer en sa force tout ce qui, suivant le contenu de cette convention, tel qu'il a été produit et communiqué à la cour de France par le Ministre Plénipotentiaire Palatin M. de Grevenbroich en

langue françoise (et dont copie est jointe au présent traité) y est stipulé à l'avantage des bateliers Strasbourgeois, Mayençois et Palatins, en tant que le présent Traité definitif n'y déroge pas et à condition expresse.

Art. 3.

Qu'outre les six semaines de navigation avec chargement en remontant, reservées par l'accord du 24 May 1681 aux bateliers de Strasbourg pour chaque foire de Francfort et dont ils sont en possession et jouissance, il soit cedé et abandonné aux bateliers de la ville royale de Strasbourg encore un mois, que le sort a fait tomber sur le mois de Janvier, dans lequel mois les bateliers de Strasbourg pourront charger marchandises tant à Francfort qu'à Mayence destinées en amont et les voiturer de ces Villes à Strasbourg, exclusivement de tout autre batelier.

Art. 4.

Que, s'il arrivoit, qu'au premier Janvier, ou aux jours que les six semaines de chaque foire prennent leur commencement le batelier, soit Mayençois, soit Palatin, n'eût pas encore trouvé un chargement complet de la quantité reglée entre eux et qu'à cause de cela il voulût continuer et achever son chargement dans le mois de Janvier ou dans les douze semaines de foires réservées aux Strasbourgeois, alors les bateliers de Strasbourg jouiront d'autant de jours de chargement après les six semaines de foires ou le mois de Janvier écoulé, que le batelier, soit Mayençois, soit Palatin leur aura rendu stériles tellement que les bateliers de Strasbourg auront et jouiront à perpétuité de six semaines entières de chargemens pour chaque foire de Francfort et du susdit mois en entier sans la moindre diminution. De plus, les bateliers de Strasbourg auront la liberté de charger encore un ou tout au plus deux jours après les six semaines de foires ou le mois de 31 jours écoulé, si les facteurs voudront confier aux bateliers de

Strasbourg encore quelques marchandises, parce qu'il importe au négociant de les recevoir promptement.

Art. 5.

Tout ce qui, depuis l'accord de 1681, est demeuré en usage et observance jusques ici à l'égard de la Navigation de Strasbourg et des bateliers de Strasbourg, leur reste réservé pour l'avenir : on n'empêchera pas les bateliers de Strasbourg de voiturer des Princes, comtes et autres passagers avec leurs bagages de Strasbourg à Cologne.

Art. 6.

Un Traitement égal sera fait aux bateliers Strasbourgeois, Mayençois et Palatins par rapport aux droits à acquitter aux bureaux de péages, tellement que le batelier Strasbourgeois ne sera pas tenu de payer plus de droits dans les bureaux de péages des Électorats de Mayence et Palatin, qu'un batelier Mayençois ou Palatin n'y paye.

Art. 7.

Aux bureaux de péages desdits deux Électorats il ne sera fait aucune imposition nouvelle de droits sur les bateaux des Strasbourgeois; ils y seront expédiés promptement et aussitôt que les droits de péages se trouveront acquittés, les bateliers de Strasbourg ne pourront être arrêtés ou retardés sous quelque prétexte que ce soit dans les terres de l'Électorat de Maïence ou de l'Électorat Palatin.

Art. 8.

Les bateliers Palatins, de même que les Mayençois, ne pourront se servir d'autres timoniers, bateliers et valets nécessaires pour remonter à Strasbourg, que de Strasbourgeois : ceux-ci de leur côté prêteront aux bateliers Palatins le même aide et secours qu'aux Mayençois et les traiteront sur un pied égal, tellement que les bateliers Palatins ne payeront pas plus que les Mayençois pour salaire de timoniers bateliers et valets et pour fret de

bateaux servant à alléger en remontant de Spire à Strasbourg. La Ville de Strasbourg aura soin à ce qu'en aucun tems il ne manque de bateaux d'allége, de timoniers, bateliers et valets pour aider les bateliers Mayençois et Palatins; que si cela arrivoit, ces derniers pourront se servir d'autre aide et secours.

Art. 9.

On reserve à Son Altesse Électorale de Mayence de dispenser en faveur des bateliers de Strasbourg après le présent Règlement définitif, comme cidevant et ainsi que les prédecesseurs et Son Altesse Électorale à présent régnante l'ont fait quelquefois depuis 1681.

Art. 10.

On tiendra la main constamment, tant de la part de Sa Majesté Très-Chrétienne que de la part de Leurs Altesses Électorales de Mayence et Palatine à ce que la Navigation du Rhin en remontant vers Strasbourg, dont on est convenu dans les articles ci-dessus, ne soit altérée par qui que ce soit, ni les marchandises enlevées ou dispersées par autrui.

Art. 11.

Sa Majesté Très-Chrétienne espère, que Son Altesse Électorale de Mayence ne tardera pas d'accéder au présent règlement définitif, c'est à quoi Son Altesse Électorale Palatine emploiera ses bons offices et le Commissaire du Roi se rendra pour la même fin à la Cour Électorale de Mayence incessamment.

La Ratification de Sa Majesté Très-Chrétienne et de Son Altesse Électorale Palatine sera fournie en bonne forme par les Commissaires respectifs des Cours de France et Palatine après l'accession de celle de Mayence et alors échangée.

En foi de quoi le présent Règlement définitif a été expédié double, signé par le Commissaire du Roi et le Commissaire Électoral Palatin et muni de leurs Cachets ordi-

naires. Fait à Mannheim le vingt huit avril Mil sep-Cent Cinquante et un.

(L. S.) Bischoff. (L. S.) de Reibeld avec paraphe.

Et les dits Srs Bischoff et de Reibeld s'étant après rent dus expressément ici en conformité de leurs pouvoirs et instructions pour communiquer aux Ministres de Son Altesse Electorale de Mayence le Traité ci-dessus dont ils sont convenus — provisionellement au nom de leurs deux Cours et pour demander la déclaration de Son Altesse Électorale dc Mayence sur le susdit Traité, signé ainsi à Mannheim le 28 avril 1751, et en vertu duquel Sa Majesté Très-Chrétienne agrée les Traités des 24 May 1681 et 10 Février 1749. De ce est-il, que Son Altesse Électorale de Mayence, par un vrai désir de donner une marque particulière de ses hauts égards et de sa considération distinguée pour Sa Majesté Très-Chrétienne et Son Altesse Électorale Palatine, a résolu d'accéder au dit Traité ainsi concerté et signé à Mannheim le 28 avril 1751, tellement que les Traités de 24 May 1681 et 10 février 1749 demeureront en leur force, en tant qu'il n'y est pas dérogé par le Traité susdit du 28 avril dernier.

Que, s'il se rencontre des contraventions ou abus introduits contre l'accord de 1681, il y sera remédié de part et d'autre ainsi que le Traité l'exige.

Outre ce on est convenu entre les Commissaires respectifs des points suivans:

1° Les bateliers Strasbourgeois ne seront pas sujets au versement effectif et réel en descendant de Strasbourg avec leurs bateaux chargés, pour entrer dans le Main et naviguer à Francfort.

2° Les bateliers Strasbourgeois auront la liberté et le choix ou d'attacher leurs bateaux à l'une des barques mayençoises qui, de jour à autre, montent de Mayence à Francfort c'est-à-dire de faire tirer leurs bateaux par les

chevaux de l'un ou de l'autre de ces conducteurs des barques ou de se servir pour leur navigation à Francfort d'autres timoniers et chevaux, qu'ils pourront trouver à Mayence.

3° Ces mêmes bateliers de Strasbourg pourront convenir amiablement avec l'un ou l'autre des susdits conducteurs ou d'autres, de même qu'avec les timoniers Mayençois du salaire.

4° Au défaut de ce on se tiendra à la taxe déjà publiée par l'Ordonnance de Son Altesse Électorale de Mayence, sauf aux directeurs des bureaux des Péages de Mayence de décider sur ce qui est juste et équitable, eu égard à la saison et aux charges que les bateaux portent.

5° Les droits connus sous le nom de droit d'Étape ou d'Überschlag (Versement) à payer à la Douane de Mayence seront acquittés par les bateliers Strasbourgeois en entier, comme jusqu'ici.

6° Les droits de péage de même et ainsy qu'il est d'ancien usage.

7° Les bateliers participans à la navigation en remontant ne seront chargés de part ni d'autre de nouveaux Impôts ni arrêtés ou retardés, sous quelque prétexte que se soit.

Sous ces explications et par ordre et mandement spécial de Son Altesse Électorale de Mayence le présent acte d'accession a été expédié triple, signé par les Commissaires nommés à cet effet et munis de pleins pouvoirs.

De cette triple expédition un original a été remis au Commissaire de Sa Majesté Très-Chrétienne et un autre au Commissaire Électoral Palatin.

La Ratification de Son Altesse Électorale de Mayence sera fournie par ses Commissaires aussitôt que les Commissaires de Sa Majesté Très-Chrétienne et de Son Altesse Électorale Palatine seront en état de produire les ratifi-

cations de leurs Cours respectives pour être échangées réciproquement.

Fait à Mayence le vingt neuf May mil sept Cent cinquante et un.

(L. S.) Baron Koeth. (L. S.) R. B. de Clemens de Wanscheidt avec paraphe.

Les soussignés Commissaires de Sa Majesté Très-Chrétienne et de Son Altesse Électorale Palatine acceptent en toute son étendue le présent acte d'accession et déclaration de Son Altesse Électorale de Maïence, signé par ses Commissaires et muni de leurs armes. A Maïence le 29 May 1751.

(L. S.) Bischoff. (L. S.) de Reibeldt avec paraphe

Nous ayant agréable les Traité, accession et acceptation transcrits cydessus en tout et chacun des points, qui y sont contenus et déclarés, avons iceux acceptés, approuvés, ratifiés et confirmés et par ces présentes, signées de notre main, acceptons, approuvons, ratifions et confirmons et le tout promettons en foy et parole de Roy garder inviolablement sans aller ni venir au contraire directement ou indirectement en quelque sorte et manière que ce soit. En témoin de quoi Nous avons fait mettre notre scel secret à ces présentes. Donné à Compiègne le vingt septième jour du mois de Juin l'an de grâce Mil sept cent cinquante un et de Notre Règne le trente sixième. Signé Louis. Par le Roy Brulart avec paraphe.

---

Copie de la Convention signée entre les Électeurs de Mayence et Palatin le 10 février 1749 dont mention est faite dans l'art. second du Traité pour régler définitivement la Navigation du Rhin.

Nous Jean Frédéric Charles par la grâce de Dieu archevêque de Mayence etc.

Nous Charles Theodore par la grâce de Dieu Comte Palatin du Rhin etc.

Savoir faisons et déclarons par le présent pour Nous et nos successeurs Archevêques et respectivement nos héritiers et successeurs que comme de grands différends ont subsisté depuis bien des années entre notre Archevêché et Notre Maison Électorale Palatine à l'occasion de la Navigation sur le Rhin, pour la levée desquels on a à la vérité beaucoup correspondu et occasionné des conférences réitérées mais dont l'effet désiré n'a pu s'ensuivre, pour y parvenir enfin Nous sommes non seulement convenus d'une autre assemblée de Conseillers des deux ; mais nous avons aussy requis la médiation et l'entremise de sa Dilection le Duc Chrétien IV des deux Ponts, qui l'a acceptée à notre contentement et à cette fin envoie en Nos deux Cours son Conseiller intime et Président Ernst Guillaume Baron de Wrede.

Ainsi pour affermir d'autant plus la bonne harmonie, rétablie, et perfectionner le Commerce dans Nos deux pays et États, aussi bien qu'avec Nos voisins, les susdits différends ont été terminés entièrement par la susdite entremise amiable de la manière qui suit et avec cette clause, que le présent Traité ne donnera aucune atteinte ni préjudice au Traité qui fut fait avec la ville de Strasbourg l'année 1681 ; bien au contraire que ledit Traité sera observé très-exactement et religieusement ; il a été conclu pour à présent et toujours.

Savoir : que les bateliers Palatins du haut Rhin jouiront à l'avenir et pour toujours de la moitié de la Navigation de Mayence à Strasbourg, et quant à cet effet il sera toujours observé que, pendant toute l'année, cette Navigation depuis Mayence se fasse alternativement par les bateliers de Mayence et les susdits Palatins, qu'en conséquence le batelier auquel le tour viendra de partir, se tienne non seulement toujours prêt, mais aussi parte d'abord qu'il aura une certaine charge, auquel effet, pour éviter toute dispute et lever toutes difficultés, et princi-

palement afin que les marchands y intéressés reçoivent d'autant plus promptement leurs effets et marchandises, l'on fera d'abord, après avoir préalablement entendu les bateliers intéressés des deux parts ou autres personnes impartiales et entendues en fait de Navigation, le règlement requis pour le bien et l'avancement de cette Navigation et pour que même avantage advienne à chaque partie lequel règlement sera ensuite enregistré dans les actes des deux parties.

Et quoiqu'il dépende des deux parties de déterminer le nombre de bateliers, qui auront part à cette Navigation, laquelle sera à l'avenir de moitié à chaque partie, l'on se communiquera néanmoins réciproquement et chaque fois la nomination de ceux qui auront été choisis pour cela de part et d'autre, et en outre quant à la capacité et sûreté de nos bateliers Palatins, on constituera caution entre les mains des Magistrats de lieux Palatins par l'inscription de leurs biens, autant qu'il sera de besoin à cet effet, et ces bateliers Palatins qui entreront en cette cojouissance accepteront sans contestation ou refus l'examen et la décision des Magistrats de Mayence sur les incidens ou différends qui arriveront au sujet de cette Navigation; mais la sentence émanée de là sera exécutée par la Cour Palatine et cette exécution se fera sans délai sur chaque réquisition sans autre connaissance; et au reste que ces bateliers Palatins se conformeront par rapport aux transports aux règlements présents et encore à faire par la Cour de Mayence.

En vertu de quoi Nous Jean Frédéric Charles Archevêque de Mayence, et Nous Charles Theodore Comte Palatin du Rhin et Electeurs sommes convenus et promettons pour Nous et respectivement nos successeurs à l'Archevêché de même que pour Nos héritiers et successeurs en foy et honneur de Princes d'observer fermement et inviolablement tous les points et articles compris dans le présent

Recès ensemble et chacun en particulier et de ne jamais faire ou permettre qu'il soit fait quelque chose à ce contraire, soit par Nous ou par les Nôtres en quelque sorte et façon ou sous quelque nom que ce puisse être ou jamais être imaginé, le tout fidèlement et sans fraude.

En foy de quoy Nous avons des deux parts signé de Notre main le présent et y fait apposer notre sceau ; fait à Mayence et Manheim le 10 février 1749.

Signé Jean Frédéric Charles Électeur. Charles Theodore Électeur.

Presens hoc translatum concordat originali et hujus in fidem subscripsit ac sigillo Electorali Cancellaria Palatina intima munivit. Manhemy 1 May 1751.

(L. S.) Klein. Secrétaire.

# III.) Neue Statuten der Schiffleut-Zunft in Straßburg.

Demnach durch den zwiſchen der Cron Franckreich und denen beeden Churhäußeren Mayntz und Pfaltz durch allerſeits bevollmächtigte Herren Commissarios unterm 28. Aprilis et 29. May 1751 der Schifffarth halben auf dem Rhein errichteten, von Ihro Aller-Chriſtlichſten Königlichen Majeſtät wie auch Ihro Churfürſtlichen Gnaden und Durchlaucht ratificirten Tractat ſowohl als auch durch verſchiedene andere, ſeit geraumer Zeit, nach und nach vorgefallene Umbſtände in der Schifffarth ſich Vieles geändert, und dahero die Nothdurfft erheiſchen wollen, auch zu dem Ende von Seiten Gnädiger Herren Fünfzehen durch dero Hochverordnete Obere Kauffhauß-Herren gnädig anbefohlen worden, eine vollkommene Revision aller und jeder E. E. Zunfft der Aencker in Löblicher Stadt Straßburg habender ſowohl alten als neuen Articul vorzunehmen und in beſſere Ordnung zu bringen, mithin diejenigen Puncten, welche durch Länge der Zeit in Abgang gekommen, außzulaßen, andere aber jetzigen Umbſtänden noch zu veränderen und zu verbeßeren, auch was zur Beförderung der Schifffarth und des commercii ferner dienlich, beyzuſetzen, mithin von ſolchem Allem gnädigen Herren Fünffzehen ein Project unterthänigſt zu überreichen, als haben hochgedachte Gnädige Herren die Fünffzehen nach genauer der Sachen Underſuchung, zufolg der zu denen Kauffhaußgeſchäfften abgeordneter Herren Deputirten abgeſtatteten Relation erkandt, ſetzen demnach, ordnen und wollen.

## Von Beſtellung des Gerichts.

### Articulus 1mus.

Es ſolle der Schiffleuth Handwerck oder E. E. Zunfft zum Aencker alle Jahr kießen und wehlen dreyzehen erbare Mann, die ſollen ſeyn der Rathherr, der Zumann, der Zunfftmeiſter und der Handwercksmeiſter, ſambt noch Neunen, die das Handwercks Gericht beſitzen ſollen, dieße alle ſollen ſchwöhren einen leiblichen Eyd, zu Gott dem Allmächtigen, das Buch und recht Gericht zuhalten, nach ihrem Wißen und Gewißen, Keinem zu lieb noch zu leyd, dem Armen als dem Reichen, und dem Handwerck das beſte und wegeſte zu thun, nach dem beſten Nutzen ohn alle Gefährde, und wäre es, daß einer oder der andere, unter ihnen, welcher der wäre, nicht in der Stadt oder nicht wohl geſundt wäre, oder ſonſt anderer ehehafften Urſachen halber nicht zu Gericht kommen könnte, ſo ſoll derſelbe einen anderen, und zwar ſo er aus der Zahl der Herren Schöffen, einen andern Schöffen, ſo er aber ein erwöhlter Gerichts Mann, einen von dem abgegangenen Gericht auf beſtimmte Zeit und Stunde an ſeine Stelle zu Gericht ſchicken, damit die Zahl der Gerichts Perſohnen jedesmahl vollkommen ſeye, ſo auch eine Sach vor Gericht gehandelt wird, die einen derer anweßenden nahen Anverwandten betreffe, ſo ſolle ein ſolcher Anverwandter gleichbalden abtretten und keine Stimme geben, wann auch bei Gericht Umbfrage gehalten wird, ſolle Keiner dem Anderen in die Rede fallen, — auch Keiner vor dem Anderen reden, ſondern warten, biß die Umbfrage an ihn kommt, — und alsdann antworten, und ſeine Stimme geben, wie ſichs geziemet.

Inſonderheit ſolle der Herr Zunfft Meiſter, als welcher zum wenigſten alle Quartal auch bey vorfallenden Geſchäfften zu mehreren Mahlen E. E. Zunfftgericht zuſammen beruffen ſoll, ſchwöhren einen leiblichen Eyd zu Gott, E. E. Zunfft Nutzen zu beförderen und ihren Schaden zu wenden, ſo viel er kan und mag, die Straffbare, ſo ihme von denen geſchwohrnen

Rüegern angegeben werden, E. E. Gericht ohne Anſehen der Perſohnen, er ſeye wer er wolle vorzuſtellen, die angeſetzte Straffen, welche alle gemeiner Stadt zur Helffte und zur anderen Helffte E. E. Zunfft gebührig, nach erſchienenen zehen Tagen, wann keine appellation erfolget, gleichbalden einzuforderen, und die Saumſeligen mit der Execution zur Zahlung anzuhalten, auch über alles Dasjenige, was er der Zunfft wegen einnimmt und außgibt, denen Herren Schöffen und dem Gericht ehrbarliche und gebührende Rechnung abzulegen, ſodann alle Sachen, ſo ihme von Handwercks wegen an Handen kommen, alſo balden an den Handwercks oder die Ober Meiſtere zu verweißen, damit dieſelbe im Nahmen des Handwercks ſich derſelben Sachen unterziehen.

Articulus 2dus.

Es ſolle auch ein Jeder, deme vor E. E. Gericht gebotten wird, ehrbarlich im Mantel zu erſcheinen, der Klage mit Gedult anzuhören, und mit Beſcheidenheit ohne Schreyen oder Schimpff Wort ſich zu verantworten, den ergangenen Gerichtsbeſcheid geziemlichen anzuhören und ſodann ſich wiederumb von der Zunfft hinweg zu begeben, verbunden und wer darwieder thut, in fünff Pfundt Pfenning ohnnachläßiger Straff verfallen, jedoch einem Jeden, welcher durch den erhaltenen Beſcheid gravirt zu ſeyn vermeinen möchte, ohnbenommen ſein, davon ane Gnädige Herren die Fünffzehen zu appelliren.

Articulus 3tius.

Wann bey haltendem Gericht vor der Gerichtsſtube Einer mit dem Anderen zancken und ſchimpffliche Reden ausſtoßen würde, ſo ſollen ſowohl der Anfänger als der ſo geantwortet, jeder in vier Pfundt Pfenning Straffe verfallen ſeyn.

Articulus 4tus.

Würde ſich aber Einer oder der Andere dergeſtalt vergeßen, daß er an beſagtem Ort mit Schlägen zur Thätlichkeit ſchreite, ſo ſolle ſogleich von E. E. Zunfftgericht bey dem Regierenden Herren Ammeiſter umb deßen Einthürnung gebetten, und die

fernere Abſtraffung an E. Löbliches Policey Gericht verwießen werden.

Articulus 5tus.

Es ſollen die Beyſitzere E. E. Gerichts, denen Partheyen nicht in die Rede fallen, noch währender Gerichts Session unter ſich ein Geſchwätz anfangen, ſondern ſich ſittſam und ſtill aufführen und erwarten, biß die Umbfrag an jeden kommt, alsdann ihre Stimm und Meinung nach beſtem Wiſſen und Gewißen ohne passion noch weniger mit ungeſtümmen Geſchrey oder Schimpffworten kürtzlich ertheilen und ſodann ohne Murmelen ſtillſchweigen. Wer darwieder handelt, beßert zwey Pfund Pfenning Straffe.

Articulus 6tus.

Wann einer oder der andere von E. E. Gerichts Beyſitzeren aus erheblichen Urſachen nicht zu Gericht kommen könnde, ſolle derſelbe verbunden ſeyn, ſeine Entſchuldiguug bey dem jeweiligen Zunfftmeiſter anzuzeigen und ſodann einen andern, welcher das Gericht ſchon beſeßen, an ſeine Stelle zu erbitten, welcher aber aus Vergeßenheit oder despect ſolches unterließe, der ſolle in zwey Pfundt Pfenning Straff verfallen ſeyn.

Articulus 7mus.

Es ſoll auch Keiner weder E. E. Gericht noch die Fertiger, noch die Geſchwohrene ſchimpfflich tractiren und übel von ihnen reden, bey ein Pfundt Pfenning Straff.

## Fertiger Eyd.

Articulus 8vus.

Es ſoll auch E. E. Zunfft zum Aencker alle Jahr kießen und wehlen fünff ehrbare Mann, nehmlichen den vom vorigen Jahr abgehenden Zunfft Meiſter (inſofern derſelbe ein Schiffmann, wann er aber ein Zubiener, ſoll an deßen Statt ein alter Schiffmann, ſo vorher ſchon Fertiger geweſen, genommen werden) drey von den Schiffleuthen und einen Schiff Zimmermann, die ſollen diß Jahr Gefertiger ſeyn und ſchwöhren einen

leiblichen Eyd zu Gott, daß ſie Niemand wollen umbwehren, ſie trauen dann, daß die Leuth oder der Laſt wohl gefertiget ſeye, mit Schiff und Geſchirr und mit Steuerleuthen, und ſollen auch nirgends anderswo fertigen, dann in der Habe, es wäre dann, daß das Waßer ſo klein wäre, daß einer nicht trauete, durch den Teich zu fahren mit den Leuthen oder Laſt, ſo mögen ſie wohl heißen die Leuth an den Zoll gehen, und wann alßo einer umbwehret, nachdeme er gefertiget wird, der ſoll darnach weder mehr Laſt noch Leuthe anlegen.

Es ſoll auch hinfürter kein Steuermann, der einem Schiffmann zugeſagt, das Schiff helffen fertigen, darauff er fahren ſoll, es ſoll auch kein Vatter ſeinen Sohn, kein Schwäher ſeinen Tochtermann, kein Bruder noch nächſter Schwager den anderen helffen fertigen; ſo nun der geſchwohrnen Fertiger einer oder etliche naher Verwandtſchaft halben, nicht fertigen könnte, oder auch einer oder etliche derſelben auf die Zeit nicht zugegen wären, ſo ſolle der Büttel andere alte und abgegangene Fertiger an ihre Statt beruffen, damit die Zahl der fünffe beyſammen ſeye. Dann weilen an ſolchem Fertigen der Schiff ſehr viel gelegen, ja gar der gantzen Schifffahrt Wohlfarth darauff beruhet, ſo ſollen nicht einer oder zween von denen Fertigern ſolches vornehmen, ſondern alle fünffe dabey erſcheinen, und kein Schiff fertigen, es ſeye dann zuvor Alles eingeladen und ſie hätten es ſelbſt geſehen und in Augenſchein genommen; wann nun hinfürter Jemand gefertiget wird, ſo ſolle beym Fertigen der Büttel abtretten, biß ſich die Fertiger vereiniget, es ſolle auch der Büttel des Fertigergeld fleißig einſammlen, und ſolches jedem Fertiger mit eheſtem lüfferen und werden laßen.

Articulus 9nus.

Welcher Schiffmann kleinen Waßers wegen in der Wantzenau wolte zuladen und der Fertiger bedarff, der ſoll ſie in ſeinem Koſten auß und einlüfferen, darzu ihnen vor das erſte Schiff neun Gulden, vor jedes derer übrigen Schiffe aber fünffzehen Schilling erlegen.

Articulus 10mus.

Es ſolle auch kein Schiffmann ohngefertigt, es ſeye mit Kauffmanns Waar, Wein oder ſonſt anderen Sachen abfahren, wer darwieder thut, der hat vor das erſte mahl von einem Laſtſchiff dreyßig Pfundt Pfenning, und von den kleinen Gefährten, je nach dero Beſchaffenheit und Größe fünff bis zehen Pfundt Pfenning Straff, deßen Steurmann aber oder Derjenige, welcher des Steurmanns Platz verſiehet, die quart ſolcher Straff zu erlegen, geſchiehet es aber, daß ein ſolcher zum zweyten Mahl vorſetzlicher Weiſe ohngefertiget abfahrt, ſo ſolle neben gedachter Geldſtraff, ſowohl er der Schiffmann, als auch deſſen Steurmann des Handwercks verluſtiget ſeyn, mit dem Anhang, daß wann derjenige, welcher des Steuermanns Platz verſiehet, das Handwerck nicht hätte, ihme in dem zweyten Uebertretungsfall, die Geldſtraff doppelt angeſetzet werden ſolle.

Articul und Eyd der dreyzehen geſchwohrnen Rüeger.

Articulus 11mus.

Man ſoll auch alle Jahr kießen dreyzehen ehrbare Mann, die ſollen vor dem Gericht ſchwöhren einen leiblichen Eyd zu Gott dem Allmächtigen, zu rüegen und ohne einig Anſehen der Perſohn oder ohne Jemands zu verſchonen, dem Herren Zunfftmeiſter anzuzeigen, alle die, ſo wieder die Punckten und Articul handlen, die in dießer Zunfft Articulbuch geſchrieben ſtehen, und die dem Handwerck ſchädlich ſeind und die es verbotten hat; wo ſie das befinden, wißen oder hören ſagen, die ſollen ſie rüegen bey dem Eyd nach Hörſagen, und für ein Wißen, ſo es anders ein Wißen iſt, es ſeye den Rhein auf oder ab oder in alle Waßer, und rüeget der Geſchwohrnen Einer Jemands für ein Wißen, ſo ſoll man darnach keine Wahrheit darumb hören, es wäre dann, daß es ſich ſcheinbarlich und kundlich fände, daß er in Feindſchafft oder von Neid wegen, gerüeget hätte, für ein Wißen und ihme unrecht gethan, bringt er das für mit zweyen oder mehr ſo ſoll derſelbe Geſchworene

der alßo gerüeget hat, in deßelben Beßerung ſtehen, den er alſo gerüeget hatte, denn ſie ſollen wahr und recht rüegen. Wird aber einer gerüeget von Hörſagen, der mag ſich verantworten, ſo ehrbar als er kan, und ſich mit ſeinem Rechten entſchuldigen; ſie ſollen auch alle Sachen bey ihrem Eyd, ſo ihr Jeglichem fürkommet, es ſeye nach Hörſagen oder ein Wißen, fürderlich und ohne Auffſchub rüegen und dem Herren Zunfftmeiſter fürbringen, auf daß es eingeſchrieben und ein Solcher zu dem nächſten Gericht vorgeſtellet werde, dieweil es den Leuthen bey Sinnen und bewußt iſt, und ſie ſich wißen zu verantworten und ſoll fürbaß nicht mehr geſchehen, als vormahls geſchehen iſt, daß der Rüeger einer erſt rüeget, wann das Gericht wider abging, ſo wüßte dann das neue Gericht nichts davon, ſo war es auch dem, der gerüeget war, aus dem Sinn gegangen, daß er ſich nicht verantworten konnte, als ob er auf friſcher That gerüeget worden wäre. Ueberhaubt aber ſollen alle Handwercksgenoßen und ein jeder inſonderheit bey ſeinem Burger Eyd ſchuldig ſeyn, alles Dasjenige, was ſie bey ein oder dem anderen ihrer Mit-Handwercksgenoßen ſo wieder gegenwärtige Articul und Ordnung lauffet, wahrnähmen oder in Erfahrung brächten zu rüegen, und dem jeweiligen Zunfftmeiſter anzuzeigen, ohne daß dießer letztere die Nahmen derer, welche gerüeget haben, Jemand zu offenbahren Macht haben, ſonderen dieſelbe geheim und bey ſich verſchwiegen halten ſolle, es wäre dann, daß der Gerüegte die Falſchheit der Anklag durch genugſames Zeugnus oder andere glaubwürdige Proben bewießen hätte.

## Die Schiffleuth und deren Umbgang betreffend.

### Articulus 12mus.

Es ſollen die in Annis 1660 et 1727 ſowohl der Handlung als auch der Schifffarth zum Beſten nach damahliger Beſchaffenheit der Umbſtände obrigkeitlich bewilligte beede Umbgäng ſowohl der alten Schiffleuthe als der Handwercksgenoßen, deren jeder in zwantzig und vier Perſohnen beſtanden, auß trifftigen Bewegungsgründen anjetzo wieder in einen Umbgang

gebracht und deßen Anzahl auf dreyßig und sechs Personhnen gesetzt werden, mit dem Anhang, daß wann die in hernach gemeltem dreyzehenden Articul gedachte Expectanten und Anwartern zu solchem Umbgang alle emploirt und darein admittirt worden, die Anzahl nach und nach biß auf dreyßig Personhnen absterben, und nachgehends zu allen und jeden Zeiten, bey solchem numero verbleiben solle: wann aber in folgender Zeit von gemelter Anzahl der dreyßig wieder eine Stelle ledig werden wird, soll selbige durch ein E. E. Zunfftgericht auß denen Handwercksgenoßen wieder ersetzt, und wann zuvor durch E. E. Meisterschafft der Schiffleuthe ein Außschuß von dreyen Personhnen gemacht, und zur Wahl übergeben werden, alle Zeit der tüchtigste und tauglichste, der mit nöthigem Schiff und Geschirr versehen, darzu erwöhlt, aber nur allein derer Schiffleuthsöhne und alte Steuerleuth, wie auch Handwercksgenoßen so Burgerskinder, die aber alle der Schifffarth wohl erfahren und kundig seynd, keineswegs aber frembde und zwar folgendermaßen darzu genommen werden, daß zuerst ein Schiffmannssohn, hernach ein alter Steuermann oder Handwercksgenoß, so ein Burgerskind, so dann wieder ein Schiffmannssohn und endlich wann der zweyte ein Steuermann geweßen, ein Handwercksgenoß, so ein Burgerskind, oder so der zweyte ein dergleichen Handwercksgenoß, ein Steuermann und also fort erkoßen und der obgedachte Ausschuß darnach eingerichtet werde, es solle auch dieße Wahl durch E. E. Genicht anderß vorgenommen werden, es seye dann durch den Haubtkanden nebst denen übrigen Gerichtspersohnen, auch denen sambtlichen Herren Schöffen bey dieser Ehrsamen Zunfft bey ihren Eydten nicht nur zu dem Gericht angesagt, sondern denenselben auch beditten werden, daß es umb eine vorzunehmende Wahl zu thun seye, und welcher ohne erhebliche und ehehaffte Ursachen als umb welche er zu Red zu setzen, ausbliebe, beßert E. E. Zunfft zehen Schilling Pfenning vor das erste Mahl, im Fall des Wiederbetrettens aber, solle er Gnädigen Herren den Fünffzehen geschrieben gegeben werden.

Und beſtehen hentigen Tags die dreyßig und ſechs Schiffleuthe ſolchen Umbgangs in folgenden Perſohnen: (es folgen hier 36 Namen der Schiffleute).

Worbey aber zu observiren, daß ane dem zunechſt anfangenden Umbgang derer großen Meßreiſen, die drey letztere vor ſich noch keinen Antheil haben, weilen in ſelbigem noch drey Wittfrauen, nehmlich (es folgen drei Namen) wann ſie die Zeit ihrer Tour erleben, ihre Reißen zu erforderen haben.

Articulus 13tius.

Und weilen über die Anzahl vorher gemelter im Umbgang anjetzo ſtehender dreyßig und ſechs Perſohnen annoch ſieben Perſohnen in dem Umbgang derer Handwercksgenoßen, oder Compagnie-Schiffern übrig verbleiben, als ſollen dieße die Expectanz und Anwartſchafft auf die nechſt vacirende Stellen inſofern ſie mit nöthigem Schiff und Geſchirr verſehen und ſonſten praestanda praestiren können, ohne einige vornehmende Wahl haben und ſogleich nach einer oder der anderen ledig werdenden Stelle in ſolchen Umbgang je einer nach dem anderen in der Ordnung, wie ſie hernach folgen, würcklichen angenommen ſeyn, und ſind dießelbe mit Nahmen (es folgen 7 Namen der Schiffleute).

Articulus 14tus.

Dieße dermahlige dreyßig und ſechs und künfftige dreyſig Schiffleuthe des Umbgangs ſollen in das Künfftige einig und allein und mit Ausſchließung derer Handwercksgenoßen in der Tour ihres Umbgangs und ohne einig practendirenden freyen Verding berechtiget ſeyn, alle Kauffmannsgüether ſowohl truckene als naße Waar, mithin auch die ſambtliche ſowohl frembde als Landwein, nur allein die fürſtliche und herrſchafftliche Weine ſo mit Patenten geführet werden, in gleichem die Früchten und Wein zu Berg, ſo beedes denen Schiffern des Umbgangs aparte frey zu verdingen erlaubt bleiben, ausgenommen, nicht allein zu Thal von hier ab, ſondern auch zu Berg wieder anher zu führen.

Articulus 15tus.

Demnach ſollen ſo viel viel vorderiſtens die jeeden Jahrs einfallende beede Franckforter Meßreiſen anbelangt, in das Künfftige jedesmahl drey Schiff zu Thal von hier eingeladen und zu jedem zween Gemeinere, mithin in jede Meß ſechs Schiffleuthe ihrer Ordnung und Tour nach aber in gleicher Gemeinſchafft von hier abfahren, jedoch mit dem Unterſcheid, wann die Tour eine Wittfrau betreffen wird, dieſelbe eine gantze Farth aber auch in gleicher Gemeinſchafft mit den übrigen Vieren haben ſolle. Zu dem Ende ſollen dieſelbe wegen der ohnlängſt neu aufgerichteten Maynzer Meß, welche vierzehen Tag vor der Franckforter Meß angehet, mit ihrem erſten Schiff ſieben Wochen vor dem Anfang der Franckforter Meß an dem allhieſigen Kauffhauß anzufahren und die an Hand kommende Güether ohnaußgeſucht, je nach der Ordnung, wie ſolche von dem Kauffmann dem Waßerbeſtäter angegeben werden, einzuladen und ſo fort acht Tag vor Anfang der Maynzer Meß mit ſelbigem abzufahren verbunden ſeyn, damit die in die Maynzer Meß destinirte Güether zum Anfang derſelben allda eintreffen. Nach deßen Abfahrt ſolle ſogleich das zweyte und nach deßen Einladung auch das dritte Schiff ane dem Kauffhauß beygeſtellt und beede nacheinander dergeſtalten von hier abgeführet werden, daß das zweyte vierzehen Tag vor Oſtern und das dritte zu Anfang der Charwoche abfahre, damit die darinn eingeladene Güether ebenmäßig zu rechter Zeit und beym Anfang der Franckforter Meß daſelbſten eintreffen, zu dem alsdann noch nachkommenden in die Franckforter Meß gehörigen Guth aber ſollen die gemelte ſechs Gemeinern annoch verbunden und befugt ſeyn, ein apartes und viertes Schiff beyzuſtellen, ſelbiges zu laden und damit gleicher Weiße zu gehöriger Zeit abzufahren, alles ohnweigerlich und bey Verluſt des Handwercks, damit aber ſolche Schiffleuthe durch die Herren Kauff- und Handelsleuthe durch ſaumſelige Herbeyſchaffung ihrer Waaren, an der Abfarth nicht gehindert werden, ſo ſollen dieſelbe hiemit obrigkeitlich

erinnert ſeyn, daß ſie jedesmahl, ſo viel ihnen möglich, dem Waßerbeſtäter das Quantum ihrer Güether, ſo ſie in die jeweilige Meßen zu verſenden geſinnet, ordentlich in gebührender Zeit angeben mögen, damit die Schiffleuthe mit deren Einladung und ihren Schiffen deſto füglicher ſich darnach richten können.

Articulus 16tus.

Dieße Schiffleuthe nun ſollen mit gemelten ihren dreyen Schiffen dergeſtalten in Maynz die stipulirte völlige ſechs Wochen und darzu gegönnte einen oder zween Tag der Bergladung abzuwarten und ſobald ſie in das erſte Schiff das Quantum von zweytauſend Centner eingeladen, ſogleich und ohne einigen Auffenthalt damit abzufahren, auch mit dem zweyten Schiff auf gleiche Weiße nach eingeladenem gleichförmigen Quanto fort zu fahren, mit dem dritten aber die Ladung biß zu End der geſetzten Zeit aus zu warten obligirt und verbunden ſeye, damit die Kauffmannsgüether deſto bequemer und geſchwinder befördert und nicht aufgehalten werden.

Articulus 17mus.

Auf gleiche Art und Weiße ſollen alle und jede zwiſchen den beeden Franckforter Meßen zu Thal zu führen an Hand kommende Kauffmannsgüether ſowohl truckene als naß Waar einig und allein durch die obgemelte dermahlige dreißig und ſechs und künfftige dreyßig Schiffleuthe des Umbgangs ihrer Tour nach und in der Ordnung derer Nebensreißen dergeſtalten geführt werden, daß wann zuvor in denen bereits angefangenen Umbgängen diejenige Schiffleuthe wie hernach gemeldt ihre noch rückſtändige Reißen nach alter Ordnung werden verrichtet haben und der Umbgang wieder von fornen anfangen wird, zu jeder Reyß ein Schiffmann der Tour nach fahren und das Quantum von einer ſolchen Reyß, in Anſehung keine Bergladung mehr mit ſolchen Reißen gefunden wird, auf Neunhundert Centner veſtgeſetzt ſeyn, auch ſobald dieſes quantum

eingeladen, die Schiffleuthe alſo balden ohnweigerlich und ohne den geringſten Auffenthalt damit abfahren ſollen, damit aber das Commercium deſto beßer befördert, mithin die Herren Kauffleuthe in Abſchickung derer Weine nicht gehindert werden, ſo ſolle der in der Nebensreiße ſtehende Schiffer, wann er vier Wochen in Ladung geſtanden und nur ſechshundert Centner trucken oder naße Waar zur Ladung bekommen, damit ohne Wiederrede abzufahren ſchuldig ſeyn, mit der Vergünſtigung je dannoch ſo lang über die vier Wochen zu warten, biß ſeine Ladung vorgemelte ſechshundert Centner außmache.

Articulus 18.vus.

Und weilen in dem alten Umbgang der Nebensreißen noch dreyzehen alte Schiffleuthe ihre Nebensreißen, ſo dann in der Tour derer Compagnie Reißen noch acht Handwercksgenoßene, ſelbige zu erforderen haben, als ſolle vor und ehe der neue Umbgang anfangt, dießen annoch und zwar jedem derer alten Schiffleuthe eine völlige, ſodann je zweyen Handwercksgenoßenen oder vormahligen Compagnie Schiffern mit einander in Gemeinſchafft eine Nebensreiß angedeyhen und überlaßen werden, dergeſtalten, daß wann ein alter Schiffmann eine Reiß gethan, alsdann nach ihme zween Handwercksgenoßene in Gemeinſchafft auch eine Reiß zu verrichten haben, und dieſelbe dadurch ihrer Anforderungen halben ane die alte Umbgänge indemnitirt werden ſollen.

Articulus 19nus.

Damit aber bey heran nahender Meßzeit zwiſchen denenjenigen ſechs Schiffleuthen, welche ſieben Wochen vor jeder Franckforter Meß an dem allhieſigen Kauffhauß mit ihrem feſtem Schiff anzufahren haben, und dem Schiffmann welcher etwann annoch wegen der Nebensreiß in Ladung ſtehen möchte, kein Streit entſtehe, ſo ſolle derjenige Schiffmann, welcher umb ſelbige Zeit annoch in der Nebensreiß begriffen, wann er den Laſt von ſiebenhundert Centner beyſammen hat, damit alßobalden bey Heranſtellung des Meßſchiffs ohnweigerlich abzu-

fahren ſchuldig ſeyn, wann aber nicht ſiebenhundert Centner vorhanden, auch derſelbe nicht geſinnet, der vorhandenen wenigern Laſt vor ſeine Reiß anzunehmen, ſo ſolle ſolchen Falls das Gueth in das große Meßſchiff übergeſchlagen werden, jedoch wann pressirtes Gueth darunter ſeyn ſolle, und ſolches erweißlich gemacht würde, mag ſo danes pressirte Gueth wohl durch eine aparte Spielweiß abgeführet werden.

Articulus 20mus.

Die Bergladung zu Maynz in dem Monath Januario betreffend, ſo ſolle ſelbige ebenmäßig durch die abgemelte jetztmahlige dreyſig und ſechs und künfftige dreyßig Schiffleuthe des Umbgangs in der Ordnung wie ſelbige ihrer Tour noch darinnen ſtehen, und zwar jedesmahl durch zween derſelben in Gemeinſchafft verrichtet werden, und weilen denenſelben nicht zugemuthet werden kan, mit ihrem Schiff leer von hier ab zufahren, indeme ſie ſonſten mehr Schaden als Nutzen von einer ſo gefährlichen Winterreiß zu gewarten hätten, als ſolle ihnen in dem vorhergehenden Monath Decembri jedesmahl allhier eine Thalladung vor ein Schiff gleich einer Nebensreiß von neunhundert Centnern und nicht mehrerem zu thun erlaubt, einfolgig die ordinare Nebensreiß ſo lang eingeſtellet ſeyn, mit dem Anhang, daß dieße bede Gemeinere je weilen, ſobald ſie ihr Schiff geladen, damit von hier zu Thal abfahren, und alsdann in Maynz oder Franckfort der Bergladung in gehöriger Ordnung die völlige Zeit über abwarten ſollen, mit der ferneren Erläuterung, daß allenfalls die Ladung in Maynz und Franckfort in dem Monat Januario ſo ſtark ausfiele, daß die beede Gemeinere nicht Alles laden könnten, ſo ſolle dem mit der ordinari Nebensreiß ihnen nachfahrendem Schiffmann ſolcher Ueberreſt allda zu laden und die übrige Zeit biß zu Ende außzuhalten gegönnet ſeyn, jedoch daß dießer letztere denen erſteren fünff und zwantzig Pfundt Pfennig Straff durchaus nicht Macht haben ſolle, in Ladung zu fallen.

Articulus 21mus

Dieße obgemelte Reißen nun ſowohl was den obigen großen Laſt von beeden Franckforter Meßen als auch die Nebens- und Jenner Reißen betrifft, ſollen alſo in das Künfftige continuirt und wann eine Tour ſich geendet, alle Zeit wieder von fornen angefangen werden, jedoch die Spielreißen, als welche ſo offt pressant Guth vorhanden, durch den Waßerbeſtäter zu veranſtalten vorbehalten.

Articulus 22dus

Wann Einer ein Gefärth verdingt, daßelbige aber nicht ſelbſten wegführet, der hat ane Straff je noch Beſchaffenheit der Sachen fünff bis zehen Pfundt Pfenning abzuführen und zu entrichten.

Articulus 23tius

Es ſolle einem jeden Schiffmann erlaubet ſeyn, neben dem Laſt, ſo viel Leichtſchiffe in den beeden Meßreißen zu führen, als die zufallende Waaren und die Kleine deß Waßers erforderen.

Articulus 24tus

Wann zween Gemeinere mit einander fahren wollen, ſo ſollen dieſelbe eben ſowohl als derjenige, der für ſich allein fahren wird, auf ihre Schiffe zu dem Guth und Laſt gefertiget werden, und auch dabey mit ihren ſelbſt Leibern zu fahren verbunden und zu Thal und zu Berg bey ſolchen Gefärthen, alſo lang zu bleiben ſchuldig ſeyn, biß die Güether an gehörigen Ort gelüffert und dem Kauffmann ſein Genügen geſchehen ſeyn wird, wiewohl mit dießem Unterſcheid, wofern ein oder anderen ohnverſehens Leibs Krankheit, oder ſonſt ein anderer ehehaffter und erheblicher Nothfall zuſtünde, auf ehnliche Entſchuldigungen außgenommen, da alsdann dem einen Gemeiner heimzukehren, aber keinen Laſt einmittelſt, biß der andere ſein Gemeiner auch wieder herauff kommen, anzunehmen erlaubt ſeyn ſolle, bey zwee zwantzig und fünff Pfundt Pfennig.

Articulus 25tus

Es ſolle auch zu Verhüthung geweiligen Streits, Schadens und allerhand Unrichtigkeit, kein Schiffmann einigen fernern oder neuen Gemeiner anzunehmen Macht haben, er habe dann vorhin mit dem alten oder vorigen abgerechnet, und ſeye mit ihme allerdings richtig, quitirt und ledig gezahlt und damit ſolches beſto genauer observirt und beobachtet, die geſchwohrne Fertigere auch hierinnen nicht anſtehen und dahero die geladene Güether allerneſt beym Fertigen lang aufgehalten werden möchten, ſo ſoll bey dem Kauffhauß keinem Schiffmann der einen Gemeiner hat, einzuladen vergönnt und zugelaßen ſeyn, er habe dann auf vorgemelte Weiße mit dem vorigen Gemeiner ſattſame Richtigkeit getroffen, ſeye in keiner alten Gemeinſchafft, ſondern davon ledig und loß, habe auch deßwegen einen ordentlichen Schein von dem Zunfftſchreiber obgedachter Zunfft vorzuweißen, zu dem Ende ſollen alle und jede Gemeinſchaffter krafft aller Ordnung bei E. E. Zunfft der Aenker ordentlich eingeſchrieben und nach dero Endigung wieder außgethan werden bey Straff zwantzig und fünff Pfundt Pfenning.

Articulus 26tus

Wann der Rang ſowohl Sommers als Winters Zeit an Einen kommt, er aber zu fahren difficultiren würde, ſo ſolle ſelbiger der Fahrt gänzlichen verluſtiget ſeyn, und ſo lang biß die Ordnung völlig herumb und ſeine Tour in dem nachfolgenden Umbgang ihne nieder treffen wird, zu Gedult ſtehen.

Articulus 27mus

Welcher Schiffmann nicht ſo viel Steuerleuth und Ruknecht, als die Fertiger verordnen, mit ſich nimmt, oder ſonſten wieder dero Befehl handelt, der ſoll mit einer Straffe von zehn Pfundt Pfennig angeſehen, ja gar nach Befindung der Umbſtände ihme das Handwerck genommen werden.

Articulus 28vus

Es ſollen die Schiffleuthe im Umbgang außer Noth nicht ſelbſten mit einander knechtsweiß fahren, oder frembde Knechte

nehmen, auch die Fertiger keine Frembde fertigen, es ſeye dann, daß keiner von dem Handwerck vorhanden, oder ein ſolcher hätte es ohne erhebliche Urſach aus Muthwillen refusirt und abgeſchlagen, auf welchen Fall Andere angenommen und gefertigt werden ſollen, und wer hier wieder thut, der beßert fünff und zwantzig Pfundt Pfenning.

Articulus 29nus

Welcher Schiffmann, der bey dießer ehrſamen Zunfft dienet Holtz-Wellen oder andern Laſt nehme, es ſeye welcherhand Gueth es wolle nichts außgenommen, es wäre an einer Ladſtatt oder da ein Schiffmann dem anderen ſeine Speiße oder ſein Geſchirr nehme, auf welchen Waßeren das wäre, und ſtiehle auch einem andern der mit uns dienet, wo man ſolche Diebheit von einem erfindet, der ſoll das Handwerck verlohren haben, und ſein nimmer werden, und ſoll dazu heißen und ſeyn ein Dieb, und ſoll Meiſter und Rath alles ihr Recht an ihn behalten ſeyn umb den Diebſtahl.

Articulus 30mus

Welcher aber der Schiffleuth Handwerck hat, und ein Handelsmann ſeyn will, auch ſein eigen Gueth ſelber zu führen begehrt, dem ſoll man Steuerleuth geben, er ſoll aber neben ſeinen eigenen kein frembd Gueth umb den Lohn zu führen, noch auch weil ihme hiedurch das Handwerck eingeſtellt iſt, weniger und bei Straff zehen Pfundt Pfenning einige Schiff weg zu lehnen Macht haben, dadurch der Schiffleuth Handwerck zu ſchwächen und alßo nicht der Kauffmannſchafft und des Schiffens zugleich ſich zu gebrauchen und zu bedienen, ſondern allerdings bey demjenigen Articul, welcher den 13. Octobris 1654 gegeben, verbleiben, Krafft deſſen Gnädige Herren die Fünffzehen, auß fürtringenden Urſachen erkandt, daß fürterhin bey hießigem Kauffhauß keinem allhier verburgerten Schiffmann einige erkauffte oder eigene Waaren ſollen eingeladen und fortgelaßen werden, derſelbe habe dann zuvorderiſt vor wohlermelten Gnädigen Herren den Fünffzehen

auf das genannde Frachtfahren und Abführung der Kauffmanns Guether zu Berg und Thal Verzug gethan, und ſich deßelben allerdings begeben.

Articulus 31mus

Alldieweilen auch bißhero unter denen geſambten Schiffleuthen die Gewohnheit und der Gebrauch eingeführt, daß nach Abſterben eines Schiffmanns deſſen hinterbliebener Wittib noch eine Reiß und zwar die erſte, ſo ſie in der Ordnung getroffen, entweder eine Nebens- oder eine große Meß-Reiß zu Thal und Berg überlaßen worden, daraus aber nicht allein eine große Ungleichheit entſtanden, ſondern auch in Anſehung derer Umbgänge öffters ein Auffenthalt und große Wiederwärtigkeit wegen derer ane der abgeſtorbenen Stelle neu angenommenen Schiffleuthe entſtanden, als ſolle umb allen dießen vertrüßlichen Uneinigkeiten abzuhelffen, von dato an und in des Künfftige einer jeden Wittfrauen nach Abſterben ihres Ehemanns, der ein Schiffmann des Umbgangs geweßen, eine Reiß und zwar eine völlige ordinari Meßreiß vor ein gantz Schiff ſowohl zu Thal als zu Berg, zu der Zeit wann die Tour an ihren verſtorbenen Ehemann kommen und ſie annoch im Leben, auch in ohnverändertem Wittibſtand ſeyn wird, annoch angedeyen und zukommen, und zwar mit dem außtrucklichen Anhang, daß allenfalls dieſelbe einen Sohn oder Tochtermann hätte, der ſolche in ihrem Nahmen zu verrichten im Stand wäre, ihro ſolches zugelaßen, in Entſtehung deßen aber ihr ſolche Reyß an einen Schiffmann des Umbgangs, der ihro beliebig, zu überlaßen erlaubt und gegönnet ſeyn ſolle: — Und weilen dieße Reiß vor eine tour in der Zahl des Umbgangs gerechnet wird, als ſolle die Stelle eines abgegangenen Schiffmanns ehender nicht umb alle vertrüßliche Weitläuffigkeiten zu vermeiden, erſetzt werden, als wann die Tour, worinnen die Wittfrau annoch ihre Reiß zu thun hat, geendigt und in dem folgenden Umbgang die Tour ihne treffen wird, als in welchem derſelbe hinden anhencken und der letzte des Umbgangs ſeyn ſolle.

## Schnellwaag betreffend.

### Articulus 32^dus

Demnach der Schiffleuthe und Schiffung wegen bereits oben ein und andere nutzliche Ordnungen und Anſtalten gemacht, vermittelſt deren die Kauffleuthe mit ihren Güethern zu rechter Zeit befördert, auch viel beßer verſorget und verwahret werden, ſo will dargegen auch die Billigkeit erforderen, daß ein jeder Schiffmann wißen möge, was er für Centner Gueth führe, und alſo an ſeiner Fracht und Lidtlohn ohnerführt bleibe, als iſt zu derſelben Beförderung im Kauffhauß unter dem Thor am Waßer ein Schnellwaag auffgerichtet, damit alles Centner Gueth im Ein- und Außladen abgewogen und denen Kauffleuthen ihre Waaren nicht mehr alſo zerrißen und zerſtreuet, wie etwann vormahls geſchehen, gelüffert und consequenter auch gemeiner Stadt Gefäll, ſonderlich des Waaggeld halben, in beßere Obacht genommen werden, jedoch ſollen dabey auch die Schiffleuthe das gebührende Waaggeld jedesmahl alsbald abzurichten ſchuldig ſeyn.

## Waßerbeſtäter berührend.

### Articulus 33^tius

Demnach auch Einführung beßerer Ordnung bey denen Schiffiſchen und zu richtiger Beſtellung und Lüfferung der zu Waßer abgehend- und ankommenden Güether vermög Gnädiger Herren Fünffzehen Erkandtnus vom 27. Augusti 1731 ein Waßerbeſtäter beſtellet, und derſelbe durch eine aparté aufgeſetzte, approbirte, von ihme durch einen leiblichen Eyd beſchwohrene Ordnung darzu verpflichtet worden, als ſolle bey deſſen jeweilen vacant werdender Stelle, eine Rubric in das bey der Cancelley befindliche Aempterbuch eingeſchrieben, und diejenige, welche ſich werden geſchrieben gegeben haben, denen ſambtlichen Herren Schöffen und Gericht E. E. Zunfft der Aenker vorgelegt, und nachdeme ſie deren Capacitaet erwogen, hochgedachten Herren Fünffzehen bony oder vier mit Observi-

rung der Alternatif darauß zur Wahl in Vorſchlag gebracht werden, jedoch daß ſolcher Ausſchuß allein aus darzu tüchtigen Schiffleuthen beſtehen ſolle.

Articulus 34tus

Dießem jeweiligen Waßerbeſtäter nun ſollen alle und jede ſowohl zu Thal abführende als auch zu Berg anhero bringende Kauffmanns Güether bey Straff fünff Pfund Pfenning ordentlich angegeben, die Frachtbrieff ihme ohngeſäumt eingelüffert und ſolches alles von ihme in das Buch eingeſchrieben, die Uebertrettere aber zu ſchleuniger Remedirung behöriger Orten durch ihne angegeben werden.

Articulus 35tus

Es ſollen auch alle und jede Kauffmanns Güether und Wein, ſo auf den Rhein destinirt, nirgend anderswo als vor dem allhießigen Kauffhaus und Craan, bey fünff Pfund Pfenning Straff in das darzu gewidmete und angegebene Schiff eingeladen werden.

Articulus 36tus

Könnte es aber kleinen Waßers halber nicht geſchehen, ſo mag der Schiffmann zwar die Güether mit kleinen Schiffen in dem Kauffhauß abholen und alsdann in das Laſtſchiff überſchlagen, jedoch demſelben in dem Kauffhauß durchaus nicht mehr Gueth, als der Fertiger Zedul ausweißt, einzuladen gegeben werden, mit dem Anhang, deß ſothaner Zedul nicht von einem Fertiger allein, wie vormals geſchehen, ſonderen von allen Fünffen underſchrieben werde, und wann er einmahl in das Kauffhauß gelüffert worden, ſie ihn von daraus wieder zurück zu ziehen und zu cassiren nicht Fug noch Macht haben ſollen, zu dem Ende wann einer oder der andere derer Fertiger abweßend, oder kranck wäre, ſo viel andere von denen, die des vorigen Jahres Fertiger geweßen, an der abweßenden oder der kranken Stelle beruffen werden ſollen, damit die Anzahl der Fünffen allezeit compiet ſeye.

## Schiffmannsrecht und Kauffmannsrecht.

### Articulus 37mus

Wann nun ein Schiffmann Laſt gedingt hat, den Rhein hinab von denen Kauffleuthen umb Lohn zu führen, ſo ſoll der Schiffmann wohl gefertiget ſeyn, und wäre es dann, daß dem Schiffmann mißlänge, daß er ohne ſein Verſchulden beſöffe, (einen Leck erhielte) zerbreche oder ſonſt Schaden nehme, daß Gott lang wende, und wann dann der Laſt alſo außer dem Schiff triebe, biß an den halben Laſt ungefährlich, wie auch der Laſt genandt ſeye, ſo ſoll das Kauffmanns Gueth dem Schiff wieder auffhelffen und was Koſten darauf gehet, den ſoll der Kauffmann allein leiden; wäre es aber, daß die Weine oder anderer Laſt über das halbe heraus triebe aus dem Schiff, ſo ſoll der Kauffmann ſeinem Gneth auffhelffen in ſeinem Koſten, und der Schiffmann ſoll auch ſeinem Schiff auffhelffen in ſeinem Koſten ob er mag und was Koſten und Schaden der Kauffmann hätte, den Koſten und Schaden muß der Kauffmann allein leiden, und iſt der Schiffmann ihme nicht ſchuldig zu erſetzen darumb weder lützel (klein, wenig) noch viel, und iſt auch zu wißen, daß die Grundruhre keinn Schiffmann angehet, und keinen Steuermann noch ſeine Helffer; wann auch ſolches geſchehe, daß ein Schiffmann zerbreche oder beſöffe, oder ſolchen Schaden nehme als vorſtehet, das Gott lang wende, ſo ſoll der Kauffmann dem Schiffmann die Zöll, die er ausgegeben hat, nach Marzahl wieder verbunden ſeyn zu geben, und dießen Articul ſoll man halten in alle Waßer und heißet auch dieſer Articul Schiffmannsrecht und Kauffmannsrecht.

## Fracht betreffend.

### Articulus 38vus

Es wird bei derjenigen Fracht, welche von Zeiten zu Zeiten der Thal und Bergfahrten wegen gemacht und durch Gnädige Herren Fünffzehen regulirt wird, gelaßen, nach welcher die Schiffiſche ſowohl als auch die Handelsleuthe ſich zu reguliren

haben ſollen, daferne aber ein oder der andere zum Schaden und Nachtheil des Handwercks und umb an den Zöllen Vortheil zu ſuchen, und das Gueth in Gefahr zu ſetzen, geringere Fracht nimmt, der beßert zwantzig Pfundt Pfenning.

## Ladſtatt belangend.

### Articulus 39nus

Es haben auch Gnädige Herren Fünffzehen Sabatto post festum ascensionis 1464 erkandt, daß kein Schiffmann, noch Niemand anders keinerley Kauffmannsſchatz inndewendig der Stadt Straßburg laden ſoll, bis gen Hügelsheim, noch an keinen anderen Enden außwendig der Stadt, dann was ſie laden wollen, ſollen ſie hie in der Stadt Straßburg laden, und nirgends anderswo, auf daß der Stadt Straßburg ihr Zoll dadurch nicht entführet werde, wer das darüber thäte, den will man darumb an Leib und Guth ſtraffen.

### Articulus 40mus

Jedoch wird zufolg Gnädiger Herren Fünffzehen Decreti vom 27. Augusti 1731 denen Schiffiſchen welche ſowohl wegen der großen als Nebens Reißen nach deren Tour hier abfahren, vergönnet, Kauffmanns Gueth, ſo ihnen über Rhein an Hand kommen möchte, in dem Vorbeyfahren mit einzuladen, jedoch nicht anderſt, als daß ſie ſelbiges zuvor allhier ſowohl bey denen Fertigern als auch in dem Kauffhaus anzugeben, den durchgehenden Zoll mit der Helffte beßen, was derſelbe ſonſten ertragen möchte allda abzurichten und ſie auch auf dießes Gueth, als welches unter dem stipulirten quanto derer Nebensreißen nicht begriffen, damit das Schiff nicht überladen werde, ſich nach Ordnung fertigen zu laßen, bey ſcharffer obrigkeitlicher Andung pflichtig ſeyn ſollen.

### Articulus 41mus

Deßgleichen iſt auch vermög der revidirten Ordnung der Stadt Straßburg Kauffhaußbeambten und deß Kauffhaußes und dero neuen von Gnädigen Herren Räth und XXI den 11.

February 1737 decretirten Anhangs in dem vierzehenden Puncten, gleichwie allen Fuhrleuthen und Anderen, alßo auch insonderheit denen Schiffleuthen sowohl hießigen als frembden alles Ernstes verbotten, sowohl bey dem Abfahren außer dem Kauffhauß etwas ohne Zeichen einzuladen, noch auch wann sie herein fahren, das geringste, es habe Nahmen wie es wolle außzuladen, ehe und bevor sie in dem Kauffhauß daßelbe richtig und ordentlich angegeben, bey Straff der confiscation des alßo wieder die Ordnung respective ein und abgeladenen Gueths und fünfftzig Pfundt Pfenning Straff ohnnachläßig, auch bey höherer Straff ane Guth und Leib und sogar bey confiscation des Schiffs und Geschirrs, je nach befindenden Umständen, dergleichen schwehre Straffen auch wieder diejenige zu statuiren, welche wieder hiesiger Stadt privilegia und Ordnungen sowohl fern als nahe ein- und abzuladen sich freventlich erkühnen, mithin das privilegium der Zoll- und Ladstatt zu hintergehen sich höchst straffbarer Weiße anmaßen würden, inmaßen eine Gnädige Obrigkeit solchen Falls über abgesetzte Straff annoch ane Guth, Ehr und Leib sich an denen Verbrecheren alles Ernstes zu rächen wißen wird, jedoch daß dasjenige, so den 27. Augusti 1731 auß besonderen Ursachen puncto dergleichen Einladens und dißfalls abzurichtender Helffte des ordinari Zolls denen Schiffischen vergönnt worden, noch zur Zeit biß auf anderwärtige Verordnung zugelaßen seyn möge.

Articulus 42^dus

Weilen auch die hießige Schiffleuthe sich zum öfteren frevelbarer Weiße unterstanden, ein und andere Güether oder Sachen außerhalb und ohnfern der Stadt, bey ihrer Zurückkunfft außzuladen, solche nachgehends bey ihrer Gelegenheit mit kleinen Schifflein, oder sonsten auf andere Weiß in die Stadt zu practiciren und hierdurch den Zoll zu betrügen, so seind Inhalt vorgemelter Kauffhaußordnung deßen Neuen Anhangs in dem fünffzehenden Puncten zu Begegnung dießem Unweßen

die in vorherigem Articul enthaltene Straffen, auch des Weitern hierauf insonderheit gesetzt, und extendirt worden mit dem Anhang, daß alsdann dem denunciatori, oder dem, so sie darüber betretten nnd angeben würde, |: wie dann Jedermann bey seinen Pflichten und Eyden ohnehin und bey Straff des Verhehlens schuldig ist :| die quart des also veralgten einfolglich confiscirten Guethß, wie auch der andictirten Straff zu stehen solle.

### Articulus 43tius.

Es solle auch zufolg Gnädiger Herren Fünffzehen Erkandtnus vom 25. Februarij 1747 jederzeit derjenige Schiffmann, welcher in seiner Nebensreiß Güether zu Thal nacher Maynz und Franckfort geführet und dahin gelüffert, in seiner Ruckreiß, die zu Speyer vorhandenen Güether zu laden, und hiehero zu bringen berechtiget, denenjenigen Schiffleuthen aber, welche überrheinische Güether führen, oder andere Freyreißen zu thun haben, bey zwantzig und fünff Pfund Pfenning Straff verbotten seyn, einige Güether zu Speyer oder anderer Orten in ihrer Ruckreiß zu Berg einzuladen, es seye dann, daß sie gewiß versichert und im Fall einiger Contestation erweißen könnten, daß der in der Nebensreiß begriffene Schiffmann in vierzehen Tagen nicht zu Speyer eintreffen könne, in welchem Fall solchen Schiffleuthen zu Beförderung und Schadloßhaltung des Commercii erlaubet seyn ßsolle, allein Faßtenwaar, als Häring, Stockfisch, Bolchen und dergleichen, wie auch Fischdrahn zu laden und hiehero zu führen.

## Die Handwercksgenoßene betreffend.

### Articulus 44tus.

Denen Handwercksgenoßenen wird die Abführung derer Personen, sowohl in die beede Franckforter Meßen als auch zwischen denen selben jedoch mit dem expressen Anhang, daß bey ohnnachläßiger Straff durchaus kein Guth darzu einzuladen erlaubt seye, allein überlaßen, mit der ferneren Vorsehung, wann ein Schiffmann aus dem Umbgang mit einem

Schiff mit Gueth abfahrt, daß demſelben neben dem Laſt fünff oder ſechs ehrliche Perſohnen (bey Vermeidung ein Pfundt Pfenning Straff auf jede Perſohn, ſo er alſo weiters aufnehmen würde) mit ſich zu führen vergönnet ſeye.

Articulus 45tus.

Es wird denen Handwercksgenoßenen ferner das Krämer Gueth auß beeden hießigen Meßen wegzuführen zwar zugelaßen, wann aber ein Schiffmann aus dem Umbgang zum Abfahren parat wäre, und es mitnehmen wolte oder könnte, ſoll es ihme ohnbenommen und ohnverwehret ſeyn.

Articulus 46tus.

Die Reißen nach Fort Louis, Seltz und Lauterburg werden denen Handwercksgenoßen allein überlaßen.

Articulus 47mus.

Die Ladung nach Baßel belangend, wie auch wegen der jährlichen Zuruckfuhr der fünffhundert Centner von dar, bleibt es bey der von Gnädigen Herren XVen bereits ertheilten Verordnung, daß allwegen ſechs der tauglichſten von denen Handwercksgenoßen neben und mit denen im Umbgang zu laden befugt ſeyn ſollen.

Articulus 48vus.

Wird es ſowohl denen Handwercksgenoßen, als auch denen im Umgang nach Colmar zu fahren und zu laden erlaubt.

Articulus 49nus.

Die Freyreißen, als die Abführung derer Fürſten, Graffen, hoher Stands Perſohnen und hießiger Burger betreffend, ſolle es ſowohl denen Schiffleuthen in dem Umbgang, als auch denen Handwercksgenoßen, ſelbige zu verdingen und an Ort und End, wo ſie es verlangen zu führen vergönnet und zugelaßen ſeyn.

Articulus 50mus.

Wann Bilger oder ſonſt andere Leuth, wie die genannt ſeind, den Rhein gern hinabführen, umb ſolche Bruderfahrten

ſollen die Handwercksgenoßene, die dann zugegen ſeynd, nach alter Gewohnheit ſpielen, und wer ein ſolche Bruderfahrt gewinnet, der ſolle ſelbige auf das fürterlichſte und ohne langen Auffenthalt abführen, auch, mit ſeinem ſelbs Leib fahren und ſich auch ſolch Gefärth nach Ordnung fertigen laßen. Welcher aber zuvor von einem Schiffmann umb mit ihme zu fahren, angeſprochen worden, und demſelben ſeine Dienſt zugeſagt, der ſolle nachgehends umb eine ſolche Bruderfahrt zu ſpielen nicht Macht haben, es geſchehe dann mit Erlaubnus des Schiffmanns und ohne daß derſelbe dadurch gehindert werde.

## Schiff berührend.

### Articulus 51mus.

Welcher nun ein Schiffmann des Umbgangs ſeyn und alſo ſich der Schifffahrt mit Kauffmanns-Güethern zu Thal und Berg bedienen will, deren jeder ſoll mit keinem entlehnten Schiff mehr zu fahren Macht haben, ſondern ein Schiff, woran er krafft hernach gemelten Articuls Theil hat, beneben ſeinem eigenthumlichen darzu gehörigen Geſchirr vorſtellen, widrigen Falls nicht gefertiget werden.

### Articulus 52dus.

Zu dem Ende ſollen die ſambtliche dermahlige dreyßig und ſechs und künfftiger Zeit, wann ſie nach und nach abgeſtorben ſeyn werden, annoch dreyßig Schiffleute des Umbgangs bey ohnvermeidlicher Straff aus dem Umbgang außgeſtoßen zu werden, verbunden ſeyn, ingleicher ohnzertheilter Gemeinſchafft jeder Zeit zwey große Laſtſchiff und fünff kleinere vormahls genandte Compagnie Schiff nach der Größe und dem Maß, wie ſolche hernach geordnet, ſo lang als die Beförderung des Commercii nicht ein mehrers erfordert, zu allen Zeiten wohl conditionirt in das Waßer zu ſtellen und zu erhalten, auch ſobald eines oder das andere dererſelben einiger reparationen oder eines völligen Neubaus benöthiget, ſelbiges ſogleich ohne Aufſchub repariren oder zurechtbauen zu laßen, ſo auch eines oder das andere dererſelben gäntzlich abgehet,

und zum Guetherführen untauglich wird, ſo ſolle ſogleich ohne Auffenthalt ane deßen Stelle wieder ein anderes und erbauet werden, der Urſachen ſolle auch der jährliche Zinnß von denen gemeinſchafftlichen Schiffen zuſammengelegt, die nöthigen reparationes daraus bezahlt, und alsdann der Ueberreſt unter den Gemeineren im Umbgang ausgetheilet werden.

Articulus 53tius.

Dieweilen auch allbereit ein Laſtſchiff und verſchiedene Compagnie Schiffe auf dem Waßer ſich befinden, als ſollen ſelbige durch die vier geſchwohrene Schiffſchauer und den Fertiger Meiſter geſchauet, und wann ſie ſolche Schiff zum Fahren tüchtig befunden, nach ihrem Eyd anjetzo billig mäßig abgeſchätzt und nach ſolcher Abſchatzung durch die ſambtliche dreyßig und ſechs Schiffleuthe des Umbgangs insgemein baar bezahlt, mithin nur allein die anjetzo noch manglende Anzahl neu erbaut werden, welcher aber von denen dreyßig und ſechs Schiffleuthen nunmehro ſeinen Antheil ſowohl ane denen bereits vorhandenen als neu erbauenden Schiffen nicht baar bezahlen wolte oder könnte, der ſolle ſogleich aus dem Umbgang außgeſtoßen ſeyn.

Articulus 54tus.

Und wann ein Schiffmann des Umbgangs künfftiger Zeit mit Todt abgehen oder ſonſt eine Stelle im Umbgang ledig werden und ein andere ane deßen Platz im Umbgang erwöhlet wird, ſo ſollen ſogleich durch die zu ſelbiger Zeit geſchwohrene vier Schiffſchauer ſambt dem Fertiger Meiſter, wofern er ein Schiffmann, die obgemelte gemeinſchafftliche ſieben Güetherſchiff, nehmlich zwey große Laſt- und fünff kleinere ſo genandte Compagnie Schiff bey ihren Eyden dem billig mäßigen Werth nach gewiſſenhafft abgeſchätzt und des Verſtorbenen oder abgegangenen Schiffmanns Antheil daran demjenigen, der an ſeine Stelle erwöhlet wird, nach ſolcher Abſchatzung eigenthumblich überlaßen, auch von ihme angenommen und des Verſtorbenen Wittib und Erben oder dem Abgegangenen baar bezahlet werden.

Articulus 55tus.

Wann aber die Anzahl derer dreyßig und ſechs Schiffsleuthe im Umbgang nach und nach abſterben, und alſo die Stelle des Abgehenden nicht wieder erſetzt wird, ſo ſollen die alsdann im Umbgang übrig bleibende ſambtliche Schiffleuthe verpflichtet ſeyn, des Abgeſtorbenen Antheil ane beſagten ſieben Schiffen nach oben stipulirter vorzunehmender Abſchatzung derer geſchwohrenen Schifffchauer und des Fertiger Meiſters käufflich anzunehmen und baar zu bezahlen.

Articulus 56tus.

Die Schiff aber ane ſich ſelbſten belangend, ſo ſollen, weilen kundlich und bewußt, daß die ſogenandte Rothau und nicht weniger die Stuhl- und Küheſchiff auf dem Rhein zu fahren gantz untauglich, auch Waaren und Güether übel darinn verſorget ſeind, dießelbe zum Gebrauch völlig abgeſtellt und verbotten ſeyn, dannenhero auch keineswegs gefertiget werden.

Articulus 57mus.

Und obwohlen die Berner und Baßlerſchiff, ſo von oben herab in dieße Stadt gebracht, wann ſie allhier zuvor wieder zugerichtet und wie es heißt, aufgeführt und geſchaut geweßt, vorhin zum Thallaſt erlaubt und gegönnet worden, und aber die Erfahrung bezeuget, daß mit ſolchen Oberländiſchen Schiffen den hießigen Schiffleuten von frembden und außwendigen als Hügelsheimeren und anderen dergleichen viel merklicher Laſt entzogen, zugleich großer Schaden und Nachſehen zugefüget wird, inſonderheit weilen hernach der beſondere articul keine andere Schiff, als die daſelbſt ernandte eichene Rheinberger zu Thal und Berg zu führen zuleßt, ſo ſollen zwar mehr beſagte Baßler, Berner und dergleichen oberländiſche Schiff in ihrem Thun, esse und Weßen, wie ſie von dorten hieher zu uns kommen, deme der ſie begehren und für ſich zu brauchen dürfftig ſeyn wird, zu kauffen frey ſtehen, dargegen aber in berührtem Stand und Weßen gelaßen, und ferner nicht zugerichtet, noch anderſt gemacht werden, dero,

wegen dann denen Schiffzimmerleuthen hiemit gäntzlichen und bey Straff zehen Pfundt Pfenning inhibirt und verbotten wird, daß ſie keines derſelben Schiff weder allhier den Einheimiſchen, noch außerhalb an anderen Orten und Städten denen Frembden, wie in vorigen Zeiten mehrmals geſchehen und geübet worden, anders mehr beßeren, verfertigen und zurichten, ſondern als obgemelt, in ihrem erſten Thun und Gemächte bleiben laſſen ſollen.

Articulus 58vus.

Als ſich auch in vorigen Zeiten theils der Schiffleuthe unterſtanden, daß ſie die alte Holtz- und Illerſchiff an ſich erkaufft und mit Güetheren ohnangeſehen ſie doch weder zum Holtz führen, noch auf den Illen zu gebrauchen nicht mehr tüchtig geweßen, geladen haben, der gröſte Schaden und Gefahr aber darinnen nicht allein zu beſorgen geweßt, ſondern auch noch zu beförchten wäre, dafern ſie künfftig weiter alſo gebraucht und geführt würden, ſo ſollen jetzt berührte Schiff allerdings zu Thal und Berg mit Laſt zu führen abgeſchafft und verbotten ſeyn, es geſchehe dann etwann Knechte darinnen zu holen und Pferdt wegzuführen, oder daßelbe Holtz- und Illerſchiff wäre noch ſo ſtark und tauglich, daß man es damit zu leichten brauchen könnte, doch ſoll ein ſolch Schiff, ehe einig Gueth darein kommt, geleichtet und übergeſchlagen wird, zuvorhin bey Vermeidung zwantzig und fünff Pfundt Pfenning Straff denen geſchwohrenen Fertigern, alſo leer dargeſtellt, durch ſie beſichtiget und wo es gut genug befunden, zu ſolchem Leichten gefertiget, wo es aber zu alt, ſchwach, bauloß und ungebreuchlich ſeyn wird, abgeſchafft und nicht passirt werden.

Articulus 59nus.

Es ſollen auch fürterhin zu ſolchen Laſtſchiffen auf Thal und Berggefährten keine andere, dann die genandte eichene Rheinberger gebauen und gemacht, auch künfftig geladen und geführt werden, alßo daß die gantze Länge eines Laſtſchiffs in Einhundert und zehen Schuhe, die Breite auf der vorderen

Hefftnaht im Boden ſechs Schuhe und zwey Zoll, die Breite mitten im Boden ſieben Schuhe und neun Zoll, die hindere Hefftnaht im Boden fünff Schuhe und ſieben Zoll, der Stierbort auf der vorderen Hefftnaht drey Schuhe und ein Zoll, die Mitten in den Stierborten drey Schuhe und ſechs Zoll, die hindere Hefftnaht der Stierbort drey Schuhe und eilff Zoll, die Höhe der Krantzbort in der Mitten fünff Schuhe und ſechs Zoll und auf der vordere Hefftnaht fünff Schuhe, die Länge der Flücht achtzehen Schuhe und ſechs Zoll und die Höhe des Hepp zwölff Schuhe, ſodann die gantze Länge eines ſogenandten Compagnie Schiffs in neuntzig und acht Schuhe, die Länge der Flücht achtzehen Schuhe, die Höhe der Hepp eilff Schuhe, die Breite auf der vorderen Hefftnaht vier Schuhe und ſieben Zoll, die Breite mitten im Boden ſechs Schuhe zwey Zoll, auf der hinderen Hefftnaht vier Schuhe drey Zoll, das Gebürth forne drey Schuhe und ein halben Zoll, in der Mitten drey Schuhe ſechs und ein halben Zoll, und hinden drey Schuhe und eilff Zoll, die Höhe der Krantzbort in der Mitten vier Schuhe und zwey Zoll, und fornen drey Schuhe zehen und ein halben Zoll beſtehen und nach ſolchem Maß verfertiget werden, jedoch ihnen denen Schiffleuthen ſowohl Laſt als Compagnie Schiff von kleinerem Maß machen zu laßen ohnbenommen ſeyn möge.

### Articulus 60mus.

Weilen nun obgemelter maßen aus bewogenen Umbſtänden und Urſachen die Baßler, Berner und andere tännene Schiff zum Laſt aberkandt und damit man eigentlich wißen haben möge, ob die eichene Rheinberger nach obbegriffener Güte, Länge und Breite, wie auch alle andere eichene Schiffe ordentlich recht nnd wohl gemacht, zum Laſtgueth und verwahrlich ſeyen, ſollen hinfüro und wie bißher auch observirt worden, die vier geordnete Schiffſchauer und zween von denen Schiff- und Steuerleuthen und zween von denen Schiffbäuern, welche jährlich erwehlt werden und gleich andern Schauern vor Herren

Räth und XXI schwöhren, jeder Zeit solche eichene Schiffe mit allem Fleiß und Sorge schauen und besichtigen.

Articulus 61mus.

Damit aber dieße Schiffschau in das Künfftige desto richtiger und ordentlicher vorgenommen werden könne, so sollen die Schiffzimmerleuthe kein einig Schiff und an keinem Ort, vor der Schau dörren (theeren) bey Straff zwey Pfundt Pfenning.

Articulus 62dus.

Es sollen auch die Schiffleuthe, wann dieselben bey denen Schiffzimmerleuthen ein neu Schiff zu erbauen verdingen, das Holtz darzu selbsten außsuchen und zeichnen, und alsdann die Schiffzimmerleuthe kein ander Holtz darzu nehmen. Wann aber nachgehends in deßen Verarbeitung Spind sich daran befinden, so man zuvor nicht hat sehen können, so sollen die Schiffzimmerleuthe solches denen Schiffleuthen anzuzeigen verbunden seyn, damit sie sich ander Holtz außsuchen mögen, dann welche Schiffzimmerleuthe das nicht thäten, und das spindische Holtz mit Vorsatz und Wißen verarbeiten würden, die sollen vor allen daraus entstehenden Schaden zu stehen und selbigen zu ersetzen verpflichtet seyn.

Articulus 63tius.

Es sollen auch die Güether Schiff, so schon ziemlich lang gebauet, auffgezogen und gesohlt, auch von denen Fertigern nach dero Gutduncken eine gewiße Zeit gesetzt werden, wie lang sie zum Güetherführen noch gebraucht werden können, und solle dieße Zusohlung von denenjenigen Schiffen zu verstehen seyn, worinnen Kauffmanns Güether und Früchten in der quantitaet von Einhundert und fünffzig Centnern und mehrerem so dann Wein, wann das quantum dreyßig und mehr Faß antrifft, geführet werden und welchem also durch die Fertiger anbefohlen wird, ein solch ihnen dargestelltes Schiff zu sohlen zu lassen und er solches nicht thut, und alßo in ohngesohltem Schiff von hier abfahret, oder welcher ein solches Schiff vor

beſchehener Einladung denen Fertigern nicht darſtellet, der ſolle nach Beſchaffenheit der Sachen, zehen biß fünffzehen Pfundt Pfenning Straff zu erlegen haben.

Articulus 64tus.

Jedoch zur Abführung eines geringeren quanti ane Kauffmannsgüethern, Früchten und Wein als obgemelt, ingleichem zum Leichten biß nach Neuenburg oder näher, ſolle ein ohngeſohltes Schiff, woferne es die Fertiger, denen es zuvor dargeſtellt werden ſolle, vor tauglich erachten, zu gebrauchen erlaubet ſeyn.

Articulus 65tus.

Es ſoll Niemand einig Schiff und Geſchirr auf Mehrſchatz kauffen, bey Straff zehen Pfundt Pfenning, ſondern bey allen feylen Schiffen und Geſchirren allein denjenigen, welche ſolche Schiff und Geſchirr zu ihrem Handwerck nothwendig und bedörffig ſeyn werden, ein offentlicher willkürlicher Kauff hiemit verſtattet und zugelaßen ſeyn.

Articulus 66tus.

Und demnach ehedeßen zwiſchen E. E. Zunfft der Aencker und E. E. Zunfft der Fiſcher wegen Einkauffung derer Schiff und Geſchirr Streitigkeiten entſtanden, als wurde durch Unßere Gnädige Herren die Funffzehen den 29ten Aprilis 1676 erkandt, daß beede Theil fürohin ſich des Verkauffs deren zu ihren Handwercken benöthigten Schiff und Geſchirrs in und außerhalb der Stadt und an frembden Orten gäntzlichen enthalten, denen Fiſcheren aber inſonderheit die Einforderung des Zolls von denen ſogenandten Weydſchiffen, Ruderbäumen, Laueln, Riemen, Muſchen und Flößſchiffen, allermaßen ſie ſelbigen zuvorhin vermög des in actis beſagten Zollbüchleins auch empfangen, noch ferners zuſtehen, und gebührend und zu mehrerer Gewißheit alle jetzt benamßte ihnen zuſtehende Stuck künfftighin an keinem anderen Ort, als auf der Fiſcher Zunfftſtub offentlich feyl gehalten und geſucht, die gantze und halbe Bernſchiff, Wallenſtader, Eſel und Hornachen aber, deren die

Schiffleuth benöthigt, ſambt den Dreybördern und Aenckernächlein auch nirgend anderswo als zum Aencker offentlich verkaufft, und der gewohnliche Zoll durch deroſelben Büttel treulichen eingeſamlet und zur beſtimmten Zeit dem Pfenningthurn gelüffert, überdas auch von keinem der Parthen dem anderen in denen zu ſeinem Handwerck erforderten jetzt benamßten Schiffen und Geſchirren der geringſte Eintrag nicht gethan, was aber die Dreybörder, Aenckernächlein, auch Hand- und Nächelriemen, als welcher beede Theil benöthiget, und unter ihren Handwerckern gemein ſeind, betrifft, ſelbige annoch gemein verbleiben und ſowohl die Schiffleuthe, als Fiſcher ſolche an ſich zu verhandlen befugt und berechtiget ſeyn ſollen.

Articulus 67mus.

Es haben auch Unßere Gnädige Herren die Fünffzehen laut Erkandtnus vom 7ten Februarii 1733 auß fürbringenden Urſachen des Verbott puncto Vorſchubs, ſo denen Frembden zum praejudiz hieſiger Schifffarth gethan oder angemaßt werden, der kein Recht hat allhier Güether ein- oder abzuladen, kein einig Schiff (außer denen Holtzſchiffen, über welche aber hernach mehrere Erläuterung geſchehen) mithin gar kein Güetherſchiff bey fünffzig Pfund Pfenning ohnnachläßiger Straff und confiscation des Schiffs weder gelehnt noch verkaufft werden ſolle.

Articulus 68vus.

Belangend den erlaubten Verkauff derer Holtzſchiffe, ſo ſollen hierunter keine andere, als diejenige Schiffe zu verſtehen und für Holtzſchiff zu verkauffen erlaubet ſeyn, welche zuvor durch die Fertiger zum Güetherführen gantz untauglich erkandt worden.

Articulus 69nus.

Soviel aber das erlaubte Lehnen derer Holtzſchiffe anbelangt, ſo ſolle ſelbiges nur allein zum Leichten zugelaßen, zur Auffrichtung aber einer magazin mit Holtz, ſelbiges bey Straff fünff Pfundt Pfenning, die ſowohl der Entlehner als Verlehner ohnnachläßig zu erlegen haben ſolle, gäntzlichen verbotten ſeyn.

## Schiffzimmerleuth berührend.

### Articulus 70mus.

Welcher Schiffzimmermann ein neu gemachtes Schiff in das Waßer thut, und verkaufft oder wegleyhet, ehe und bevor daßelbige geſchauet, und der Pfundt Zoll davon abgerichtet und bezahlt worden, der hat ane Straff fünff Pfundt Pfenning zu erlegen.

### Articulus 71mus.

Dieweilen auch vor langen Jahren krafft habender brieffſlicher Urkund Keinem, ſo ſich der Schifffarth gebraucht, zugelaſſen worden, ein ander Handwerck darneben zu gebrauchen, ſo ſoll auch hinwiederum denen Schiffzimmerleuthen ins Künfftige nicht geſtattet werden, neben ihrem Handwerck ſich der Schifffarth zu gebrauchen.

### Articulus 72dus.

Welcherley Geding die Schiffzimmerleuth dingen, das ein kleiner Verding genandt wird, davon ſollen ſie E. E. Zunfft zum Aencker geben von jedem Geding einen Schilling, und wann ein Geding ein großer Verding genannt wird, ſo ſollen ſie davon geben von jeglichem Geding vier Schilling und ſechs Pfenning, und das Geld ſollen ſie geben in acht Tagen. Es ſoll auch ihr Keiner kein Geding darzwiſchen mehr dingen, die Geding, ſo er vorgedingt hat, ſeye dann voraus bereit biß auf das Waßer, und wer das verbreche, der beßert fünff Pfundt Pfenning, laut Gnädiger Herren Meiſter und Rath und der Ein und zwantzig Erkandtnus de dato feria secunda post dominicam laetare Anno 1440.

### Articulus 73tius.

Als die Schiffzimmerleuth allhier bey Unßeren Gnädigen Herren den Fünffzehen durch ein Supplication fürgebracht und ſich beklagt, wie daß ſie mehrerntheils in merkliche Beſchwehrden gerathen, mit dem, wann ein Schiffmann bey ihren Einem, ein Schiff kaufft oder machen laßt, daßelbige nicht bezahlt, und der Schiffzimmermann ſeine Zahlung fordert, daß der Schiff-

mann zu einem anderen und wohl zu dem dritten Schiffzimmermann kommt, Arbeit bey ihme bestellt, kaufft oder machen laßt, ohne daß er weder den einen noch den anderen bezahlt, dardurch sie die Schiffzimmerleuth nicht nur mit der Bezahlung aufgehalten, sondern offtermahls derselbigen gar verlustig werden und gebetten, sie gleichwie bey etlichen anderen Handwerckern geordnet und bräuchlig, mit einem articul zu versehen, daß ihrer Keiner bey einer benandten Straff keinem Schiffmann alte oder neue Arbeit machen oder zu kauffen geben solle, da derselbige einem anderen Schiffzimmermann noch schuldig, und ihne nicht zuvor vergnügt und befriedigt. Hierauff und nachdeme ermelte Unßere Herren die Fünffzehen, als denen der Stadt Sachen und Ordnungen befohlen, solche ihre Supplication zu Bedacht genommen, erwogen und ihr Bedencken für Unßere Herren Räth und Einundzwanzig gebracht, so haben dieselbe ihr der Schiffzimmerleuth Begehren nicht für ohnziemlich ermeßen, derowegen erkandt, gesetzt und verordnet:

Daß kein Schiffzimmermann einigem Schiffmann oder Andern, so mit Schiffen zu fahren pflegen, sie seyen frembd oder heimisch, einig Schiff, es sey neu oder alt, zu stellen, verkauffen, verdingen oder machen solle, es seye dann, daß der Schiffmann, im Fall er zuvor einem andern Schiffzimmermann umb Schiff oder Arbeit noch schuldig wäre, denselbigen Meister befriediget, vergnügt und bezahlt habe und das bey poen fünff Pfund Pfenning, so E. E. Gericht zum Aencker denen Uebertrettern nicht fahren laßen solle, halb der Stadt, und halb E. E. Zunfft zu entrichten und zu bezahlen. Actum et Decretum Mittwoch den 18ten May Anno 1603.

## Frembde Schiffleuthe belangend.

### Articulus 74tus.

Wer der ist, der nicht bey dießer Ehrsamen Zunfft dienet, und das Handwerck nicht hat, der soll keinen Wein oder sonst anderen Last umb Lohn führen, den Rhein ab oder auff, oder in andere Waltwaßer, kein Waßer außgenommen, und wer

das thäte und verbreche, der ſoll jedesmahl beßern zwantzig und fünff Pfundt Pfenning, würde aber ein ſolcher Uebertretter dießer Verordnung keine parition oder Folge leiſten, ſondern ſich darwieder ſetzen, ſo ſolle ihme dergleichen ſeine Schiff, darinnen er Sachen umb Lohn führet, hinweg genommen und an E. E. Zunfft angeſchloßen werden, bis auf die Zeit, daß dem Handwerk ein völliges Genügen geſchehen, und welcher Steurmann alßo einen frembden Schiffmann hinanführt, der ſoll jedesmahl umb zehen Pfund Pfenning und die übrige Schiffknechte ohne Unterſcheid, jeder umb fünff Pfund Pfenning geſtrafft werden, auch der Schiffmann vor ſolche Straff derer Steuerleuthe und Knechte zu ſtehen und ſelbige neben der ſeinigen zu bezahlen verbunden ſeyn. Und ſolle jeder Zeit ane ſolchen Straffen Gemeiner Stadt die Helffte, die übrige Helffte aber E. E. Zunfft gebührig ſeyn.

Articulus 75tus.

Da auch Jemand wäre, der nicht bey dießer Ehrſamen Zunfft dienet, er ſeye frembd oder heimiſch und ſeinen eigenen Wein oder Laſt führen wolle, der mag es wohl thun und ein Schiff ſeines Gefallens darzu nehmen, aber damit auf ſeine Gefahr und mit ſeinem ſelbs Leib fahren, dabey aber ſoll demſelben von Unſers Handwercks Steur- oder Schiffleuthen, wie auch andern, ſo zu uns dienen, im geringſten keine Hülffe noch Vorſchub beſchehen, bey Vermeidung zwantzig Pfund Pfenning Straff wer darwieder thut.

## Lehrjungen und der Schiffleuth Handwerck berührend.

Articulus 76tus.

Es ſoll auch ein jeder Schiffmann, der einen Jungen in die Lehr annehmen will, hinfüro mit demſelbigen für Gericht erſcheinen und wie lang er denſelbigen bey ſich behalten wolle, auch welcher Geſtalt ſie ſich durch Unterhandlung der obern Handwercksherren des Lehrgelds halben verglichen haben, einſchreiben. Wann auch die Lehrjahr vorbey, daſelbſten fürderlich

und ohne gefährlichen Aufſchub, damit er künfftighin am Handwerck nicht vorſetzlich gehindert werde, wieder außthun laßen, und jedesmahl ſowohl beym Einſchreiben als beym Außthun neben der gewohnlichen Gebühr des Zunfftſchreibers E. E. Zunfft von eines hießig verbürgerten Schiffmannslohn zehen Schilling, von einem andern Burgersſohn aber fünffzehen Schilling bezahlen, jedoch ſoll kein Jung in die Lehr aufgenommen und eingeſchrieben werden, er ſeye dann völlig fünffzehen Jahr alt, und habe ſolches mit einer Urkund auf dem Kirchenbuch E. E. Zunfftgericht beſchienen.

Articulus 77mus.

Wann nun ein ſolcher Lehrjung begriffener maßen, bey einem Schiffmann ausgelernt (wie denn aufs wenigſte drey Jahr zur Lehr beſtimmet ſeyn ſoll) auch gehöriger Orten wieder ledig geſprochen, quittirt und außgethan und für ein Knecht tauglich erkannt, ſo ſoll derſelbig (anſtatt andere Handwercker wandern und Meiſterſtuck machen müſſen) biß er zwantzig und ſechs Jahr alt ſeyn wird, auf dem Handwerck für einen Knecht dienen, oder mit andern Schiffleuthen umb jedesmahl gebührlichen Lohn zu Thal und zu Berg fahren und nach ſolcher Jahr acht, die er beſtändig bey dem Handwerck geweßen, ſich wohl und ehrlich verhalten, auch deßwegen von den Schiffleuthen gut Zeugnus und wie obgemeldt das ſechs und zwantzigſte Jahr ſeines Alters völlig erlangt haben wird, zur Schiffleuth Handwerck gegen der Gebühr der zwey Pfund ſieben Schilling zehen Pfenning gelaßen und angenommen werden.

Articulus 78vus.

Wann aber eines andern Burgersſohn ſich mit einer verburgerten Schiffmanns aus dem Umbgang Wittib oder Tochter verheurathet und zu der Schiffleuth Handwerck gelangen will, ſo ſoll derſelbe drey Jahr in der Lehr zugebracht und biß in das vier und zwantzigſte Jahr für einen Knecht auff dem Schiff fahren gedienet, oder ſonſten ſo lang mit Schiffleuthen in

knechtsweiß zu Thal und Berg gefahren haben, und wann er dann dieße Zeit völlig außgeharret, und vollſtreckt, auch zu dem Schifffahren tauglich befunden und ſeine vier und zwantzig Jahr völlig alt worden iſt, ſo ſoll ihme ſeines Schwähers oder Ehevorfahren Recht umb ſieben Schilling zehen Pfenning gegönnet und gegeben werden.

Articulus 79nus.

Jedannoch ſolle berührtes Alter der respective zwantzig ſechs, und zwantzig vier Jahr der Schiffleuth aus dem Umbgang ihre Söhne, welche von Jugendt auf bey dem Handwerck herkommen und erzogen worden, ſo fern nicht berühren, ſondern dieſelbe, ſo bald ſie ihr einundzwantzigjährig Alter erreicht und hingelegt, beſonders auch zu der Schifffahrt genugſam und tauglich zu achten, zu ihrer Vätter Recht, wie von Alters Herkommen, gegen Erſtattung der ſieben Schilling zehen Pfenning zugelaſſen werden und ſelbiges zu empfangen haben, auff daß mann aber auch wißen möge, ob derjenigen Schiffleuth Söhne, deren Vätter mit Todt abgegangen, bey der Schifffahrt zu bleiben gedenken und dannenhero zu Thal und zu Berg fahren können und mögen gebraucht werden, als ſolle derſelben jeder, wann er ſeine fünffzehen Jahr complet und ſolches durch einen Taufſchein aus dem Kirchenbuch erwießen hat, bey E. E. Gericht zu ſolchem und gegen Erlag der obgedachten Gebühr gleich andern einſchreiben und in gehöriger Zeit wieder außthun laßen.

Articulus 80mus.

Wer einen Knecht auf ein Jahr oder länger dinget, der ſolle mit demſelben ane dem gewohnlich jährlichen Schwöhrtag Nachmittag auf der Zunfftſtub erſcheinen und denſelben ordnungsmäßig einſchreiben laßen, oder ſo er ihne zu einer andern Zeit als umb Weynachten dingte, denſelben längſtens in vierzehen Tagen von dem Tag an, da er ihne gedingt hat, bey dem Protocollo angeben und einſchreiben laßen, bey zwey Pfund Pfenning Straff.

## Steurleuth angehend.

### Articulus 81mus.

Welche Steurleuth seyn wollen, die sollen nicht anderst, als von E. E. Zunfftgericht der Aenker darzu auf und angenommen werden, jedoch nicht ehender darzu gelangen, sie haben dann zuvor das Handwerck erhalten.

### Articulus 82dus.

Dieße Steurleuthe nun, welche das Jahr über steuern, Vorständer und Lappenleuth seyn wollen, die sollen alle Jahr zweymahl fahren versuchen, umb deßwillen, daß die Leuth versorgt werden, daß erste mahl auf St. Mathiae Tag zehen Tag vor oder nach, und das andere mahl auf St. Bartholomaei Tag, auch bey zehen Tag vor oder nach, als es sich nach denen Läuffen oder nach dem Wasser oder Wetter schicket, und welche alßo mit einander fahren versuchen, die sollen in guter Freundschafft bey einander seyn, es seye auf dem Rhein, in den Herbergen oder auf den Straßen, hätte aber einer etwas mit dem anderen zu schaffen, das soll er zuvor bey E. E. Gericht vortragen, und den Streit allda entscheiden laßen.

### Articulus 83tius.

Welcher Steuermann künfftighin bey dem Fahrenversuchen sich nicht einfinden und daßelbe nicht mit der Gesellschafft insgemein verrichten wird, der solle ein halb Jahr lang und biß zu dem nächsten Fahrenversuchen, sich deß Steuerns gäntzlichen enthalten, es wäre dann, daß derselbe Leibskranckheit oder anderer ehehaffter Ursachen halben, die er zu bescheinen schuldig, nicht mit könnte, oder daß er mit einem hießigen Schiffmann auf der Reiß begriffen wäre, in welchen beeden Fällen, ihme von E. E. Gericht ein Nachtreiben zu thun auf seine eigene Kosten mag erlaubt werden.

### Articulus 84tus.

Wann Baßler oder Andere mit geladenen Schiffen von oben herab kommen, welche Steurleuth oder Knechte von nöthen

haben, und keine geſchwohrne Steurleuthe vorhanden ſeind, ſo ſolle denen Handwercksgenoßen darumb zu ſpielen und mitzufahren vergönnet und zugelaßen ſeyn, doch mit dem Beding, daß die jeweilige Fertiger diejenige, ſo ſie am tauglichſten finden zu ernennen und zu fertigen Fug und Macht haben ſollen.

Articulus 85tus.

Es ſollen auch die Steurleuthe ſowohl als die Ruhknechte auf denen Laſt- und Leichtſchiffen, darauf ein jeder gefertiget wird, zu bleiben allerdings ſchuldig ſeyn, bey Straff fünff Pfund Pfenning.

Articulus 86tus.

Welcher Steurmann oder Schiffknecht von einem Schiffmann, umb mit ihme zu fahren, angeſprochen wird, und derſelbe zuvor keinem Andern zugeſagt und verſprochen, doch aber aus Muthwillen nicht mit ihme fahren wolte, ingleichem welcher anfangs dem Schiffmann alßo zugeſagt und nachgehends bey Abführung des Gefährts nicht mit wolte oder umb eine Bruderfahrt in ſolcher Zeit ſpielen thäte, der ſolle drey Pfund Pfenning Straff entrichten, mit der Erläuterung, daß daferne ein Steurmann zweyen Schiffleuthen ſeine Dienſt zugeſagt und das Wort gegeben hätte, er demjenigen, welcher am erſten abfahrt an die Hand zu gehen ſchuldig ſeyn ſolle.

Articulus 87mus.

Wann ein Steurmann zu einem frembden Schiffer, umb denſelben zu ſteuren, von hier abfahret, ſo ſolle ihme bey ſechs Pfund Pfenning Straff nicht erlaubt ſeyn, einig Gueth, Wein oder Perſohnen von hier mitzunehmen.

Articulus 88vus.

Die Steurleuthe ſollen neben dem Steuren ſich nicht ſelbſten eigener Schiffahrt mit Güetheren, Weinen und Früchten bedienen als wodurch ſie bißhero mehrerntheils einem Schiffmann, wenn er ſelbige angeſprochen, ihre Dienſte verſagt, und mit einer eigenen verdingten Reiß ſich entſchuldiget haben.

Articulus 89$^{vus}$.

Wann ein Steurmann auf ein Schiff, das zu Thal fahrt, gefertiget wird, ſo ſolle derſelbe genau Achtung geben, auf den ihme durch den Fertiger Meiſter angezeigten Beſcheid und deßen Innhalt, wieviel nähmlich Steurleuthe gefertiget werden, und was ein jeder zu thun habe, auch welcher zum Ruheknecht und wieviel Riegknechte zu ihnen gefertiget ſeyen und ſolle bey Abführung des Gefährts Alles im Stand ſeyn, wie es die Fertiger erkannt haben.

Articulus 90$^{nus}$.

Wann bey einer Thalreiß in der Wantzenau oder ſonſten Alles zum Abfahren gerüſtet iſt, ſollen die Steuerleuthe nicht vom Land fahren, es ſeye dann, daß ſie ſich zuvor mit Zuziehung des Schiffmanns unterredet haben, wie das Fahren vorgenommen werden ſolle, und wo etwann ein ſcharff Fahren ſeyn möchte, ob der Baum oder die Spleyßen Stierbort oder Papert gefahren wird, auch ſollen dieſelbe nicht uneinig ſeyn, da Einer auf dieße und der Andere auf der anderen Seiten hin wolte, als wodurch nachgehends das Schiff und die Waaren in große Gefahr gerathen könten, es ſoll auch auf gleiche Weiße mit dem Längen und Zufahren gehalten werden, daß ein jeder Steuermann wiſſe wo man zu längen Willens iſt.

Articulus 91$^{mus}$.

Es ſollen die Steurleuthe, wann ſie im Zweiffel ſeind, ehe ſie vorgemelte Unterredung gehalten, ſich nicht unterſtehen, vom Land zufahren, auch ſolle der Haubt Steurmann, wo man bey einem Grund, nahe vorbey fahren muß, oder wo klein Waßer ſich befindet und er es daher vor nöthig erachtet, dem Ruheknecht befehlen, ſeine Haubt-Kannen Ruder zu nehmen und ſelbigen aufzurichten, mithin das Waßer zu visitiren, damit ſich der Steurmann wiße im Fahren darnach zu richten, und daß keine Grundruhre gemacht werden.

Articulus 92^dus.

Es ſoll auch kein Steurmann, wenn er entweder der kleinen Waßers halben oder wegen ſich befindender Spleißen, Bäum oder Mittel Grund oder dieweil ihme bewußt, daß etwas im Weg, deme nicht wohl zu trauen, vom Land zu fahren zweiffelte, ſich nicht unterſtehen, fort zu fahren, ohne zuvor den Augenſchein davon einzunehmen.

Articulus 93^tius.

Bey denen Bergfarthen ſolle ein jeder Steurmann auf demjenigen Schiff auf welchem er ſteuret, zu verbleiben ſchuldig und ſeinen Platz ohne des Schiffmanns Wißen und Willen zu veränderen, durchaus nicht Macht haben, wann man auch mit denen Gefährden an Ort und Ende kommet, wo man einander Hülffe zu leiſten nöthig hat, ſo ſollen die Steurleuthe einander behülfflich ſeyn, gleichwie die Knechte auch thun, wäre es aber, daß nicht alle drey Steurleuthe nothwendiger Weiße beyſammen ſeyn müßten, ſo ſolle der letztere auf dem Land die Obſicht auf die Knechte haben, damit Alles ohne Hindernus von ſtatten gehe, ſolten ſich auch die Knechte oder deren einer bey einem Gefährt gegen dem Schiffmann oder Steurmann ungehorſam erzeigen und in ſeiner Arbeit die gebührende Folge nicht leiſten, ſo ſolle bey Ankunfft des Gefährts ſolchen wiederſpenſtigen Knechten ihr Lohn nicht bezahlt werden, ehe und bevor ſie deßwegen E. E. Gericht vorgeſtellt und zu gebührender Abſtraffung gezogen, auch dem Schiffmann wie er ſich deßfalls gegen ſelbigen zu verhalten, behörige Außweißung ertheilt ſeyn werde.

Articulus 94^tus.

Die Steurleuthe ſollen auch obligirt und verbunden ſeyn, mit denen Schiffleuthen, wann ſie von ihnen angeſprochen werden, zu Thal biß nach Maynz oder Frankfort zu fahren, damit ſie im Stand ſeyen, die Bergreißen von daraus zu verrichten, und die Schiffleuthe nicht gemüßiget werden, ſich frember Steurleuthe zu bedienen, dahingegen aber ſollen auch

die Schiffleuthe gleichwie in Thal-, alßo auch in Bergfahrten umb mehrerer Sicherheit der Güether willen, ſich der geſchwohrnen Steurleuthe und ihrer Hülff bedienen, jedoch mit Vorbehalt der Erlaubnus, wann ein Schiffmann die Bergreiß ſeinem Sohn zu ſteuren anvertrauen wolte.

---

Und ſollen vorherige Articul die Steurleuthe betreffend, denenſelben alle Jahr im Beyſeyn E. E. Gerichts vorgeleßen und von ihnen der Eyd darüber abgeleget werden. Alles Vorſtehende mit gewohnlichem Vorbehalt zu minderen, zu mehren, zum Theil oder auch gar abzuthun, alles nach Erforderung der Zeit und Umbſtände.

Decretum bey Mgss. denen XVen. Sambſtags den 3. Junii Anno 1752.

---

# „Arrest des Königlichen Staats-Raths,

## Schifffahrt auf dem Rhein betreffend

von dem 23. Septembris 1773.

Extract aus denen Regiſtern des Königlichen Staats-Raths.“

Nachdeme dem König, in Seinem Staats-Rath gegenwärtig, durch eine von Meiſter und Rath der Stadt Straßburg unterthänigſt eingegebene Bittſchrift vorgeſtellet worden, wie das mit Hindanſetzung des zwiſchen Ihrer Majeſtät und denen beeden Churfürſten von Maynz und Pfaltz den acht und zwanzigſten April und neun und zwanzigſten May Eintauſend ſieben hundert fünfzig und eins geſchloßenen Traktats, als durch welchen dem Corps der Straßburgiſchen Schifleuten die Bergfahrt auf dem Rhein gegen ihrer Stadt zu, mit Ausſchluß aller andern, vier Monat durch in dem Jahr, alleinig vorbehalten, und in welchen noch ferner verſehen iſt, daß dieſe Bergfahrt von niemand, wer es auch ſeye, ſolle geſtört, noch die Kaufmanns-Güter durch andere hinweggeführet noch verſchleppet werden; wie auch, daß man in Anſehung dieſer Schiffahrt überhaupt keine der Stadt Straßburg und ihren Schifleuten nachtheilige Neuerungen einführen ſolle, öfters geſchehen wäre, daß man Pfältziſchen und Maynziſchen Schiffern, welche nicht Rangfahrer ſind, ja ſo gar denjenigen, welche ſich auf dem rechten Ufer des Rheins aufhalten, zu Maynz geſtattet hätte, in denen den Straßburgiſchen Schifleuten vorbehaltenen vier Monaten Commission- und Speditions-Güter, welche nach der Schweitz beſtimmet geweſen, zu laden, ja gar

daß öfters Kaufmanns-Güter, welche von dem untern Rhein kommen und zu Maynz in Pfälzische oder Maynzische Schiffe geladen worden, um nach Straßburg, in das Elsas und die Schweitz, als ihrem Bestimmungs-Ort verführet zu werden, ane statt nach gedachter Stadt Straßburg abgeführet zu werden, damit sie von dar weiters verschicket wären nach Kehl, Freystätt und andere auf dem rechten Ufer des Rheins liegende Orte, bald ohnmittelbar, bald aber vermittelst jenseitiger Schiffer, in welchen diese Güter zwischen Speyer und Fort-Louis gebracht worden, abgegeben und daselbst abgeladen worden; wie auch daß ferners die Vollführung besagten Traktats vom Jahr Eintausend siebenhundert fünfzig und eins auf vielfältige andere Arten zum grosen Schaden der Straßburgischen Handlung und Schiffahrt wäre vernichtet und fruchtlos gemacht worden. Weswegen obgedachte Meister und Rath Ihro Majestät unterthänigst angiengen, Allerhöchst Dieselbigen möchten geruhen ihnen hierüber Vorsehung zu thun. Nach eingesehener obiger Bittschrift, des im Jahr Eintausend siebenhundert fünfzig und eins zwischen dem König und beyden obbemelten Churfürsten geschloßenen Traktats, wie auch verschiedener von dem Magistrat besagter Stadt eingegebener Memorialien und anderen beigebrachten Schriften, haben Ihro Majestät, in Dero Staats-Rath gegenwärtig, nach angehörtem des hierüber abgestatteten Berichts, dieser Bitte ein genädiges Gehör gegeben und um dieser Stadt ein besonder Merckmal des Schutzes, womit Allerhöchst Dieselben deren Handlung und Schiffahrt begnadigen, zu geben, verordnet und verordnen wie folgt:

## Artikel I.

In der im Elsas gelegenen Vestung Fort-Louis soll auf Königlichen Befehl in Zeit von drey Monaten, gerechnet von dem Tag der Kundmachung gegenwärtigen Arrêt ein Bureau de contrôle errichtet werden, dessen Vorgesetzter oder erster Commis in Ansehung seiner Verrichtungen, nur von dem Magistrat der Stadt Straßburg abhangen soll, und seine

Instruction nur von Ihme inbefolg des Innhalts des Tractats vom Jahr Eintauſend ſiebenhundert fünfzig eins und gegenwärtigen Arrêt zu empfangen haben wird.

II.

Sollen alle Schiffleut, welche einem der drey Rangfahrenden rps von Straßburg, Maynz und Manheim einverleibet ſind, bei ihren Bergfahrten auf dem Rhein angehalten werden, ane gedachtem Bureau die Anzahl der Ballen, Kiſten und Fäßer, womit ſie beladen ſind, anzugeben, ohne jedoch die Qualität und Gattung der Kaufmanns-Güter, welche ſie auf ſich haben werden, anzuzeigen, wie auch Acquits-à-caution oder Verſicherungs-Schein mit ſich zu nehmen, von denen ſie in dem Kaufhaus zu Straßburg loßgeſchlagen werden ſollen, um darzuthun, daß die Güter welche bey Fort-Louis vorbeygehen, in der Stadt Straßburg und nirgend anderſt zufolg des alten Herkommens und Tractats vom Jahr Eintauſend ſiebenhundert fünfzig eins, abgeladen worden ſind, bey Straf wider die Verbrechere, welche einen Theil ihrer Ladung zu Kehl oder einem andern Ort zwiſchen Straßburg und Fort-Louis abladen werden, extraordinaire zu verfahren und ſie ihres Meiſter-Rechts zu entſetzen, im Fell ſie Straßburgiſche Burger ſeyn werden; wo ſie aber Burger von Maynz und Manheim ſeyn ſolten, ſelbige mit Anhaltung oder Confiscation ihrer Schiffe zu belegen.

III.

Man ſol keinen Schiffer bey obgedachtem Fort-Louis vorbey gehen laſſen, der nicht Rangfahrer und einem von obgedachten dreyen Corps einverleibet iſt, und welcher Waaren auf ſich haben wird, deren Beſtimmung nach der Schweitz entweder aus denen Frachtbriefen erhellen wird, oder welche, daß ſie dahin gehen ſollen, nur im Verdacht ſind; Und damit der bemeltem Bureau vorgeſetzte Commis die rangfahrende Schiffer von denjenigen welche es nicht ſind, unterſcheiden möge, ſo ſolle ihme alle Halbjahr von der Straßburgiſchen Schifleut-

zunft eine Liſte von denjenigen Schiffern, welche dem Corps von Maynz und Manheim einverleibet ſind, zugeſtellet werden.

IV.

Die auf beyden Ufern des Rheins wohnhafte Schiffere, welche keinem von obgeſagten dreyen Corps angehören, ſollen ane gedachten Bureau zu Fort-Louis angehalten werden, nicht nur die Anzahl der Ballen, Kiſten oder Fäßer, womit ſie beladen ſind, ſamt deren Gewicht anzugeben, ſondern auch die Gattung oder Qualität der Kaufmanns-Güter welche ſie enthalten, und zugleich ihre Frachtbriefe vorweiſen, um zu beſcheinigen, daß ſie ihre Ladungen zu Franckfurt, Maynz, Manheim, Speyer, oder einem andern unterhalb Speyer liegenden Ort aufgenommen haben. Belangend diejenige Lebens-Mittel und Waaren, welche zum Gebrauch der auf dem rechten Ufer liegenden Landen beſtimmet ſind und zu Kehl ausgeladen werden, ſo ſollen die auf gedachtem rechten Ufer des Rheins wohnende Schiffere verbunden ſeyn, ane beſagtem Bureau Acquits-à-caution oder Beglaubigungsſcheine zu nehmen, von welchem ſie ebenfalls an dem Kaufhauß zu Straßburg losgeſchlagen werden ſollen, um zu beſcheinigen, daß ſie, die der Stadt Straßburg davon ſchuldige Gebühren abgerichten haben, bey Straf wider diejenige, welche der Verordnung gegenwärtigen Artikels ſich zu unterwerfen erſchweren oder falſche Declarationen thun werden, vor das erſtemal arretirt, und im Fall der Wiederholung mit Confiscation ihrer Schiffe beleget zu werden. Zugleich wollen und verordnen Ihro Majeſtät, daß man an gedachtem Bureau zu Fort-Louis, weder die auf beyden Ufern des Rheins établirte Schiffere, welche von dem Unter-Rhein kommende Waaren auf ſich haben werden, von denen ſie nicht durch ſichere und authentiſche Scheine beweiſen können, daß ſie ſelbige zu Speyer oder einem andern unterhalb Speyer liegenden Ort, geladen haben, vorbey gehen ſolle, noch auch einige andere Schiffere, deren Schiffe mit Waaren die nach der Schweitz beſtimmet, beladen ſind, und welche zu

Maynz in den Vier denen Straßburgiſchen Schifleuten vorbehaltenen Monaten, werden geladen worden ſeyn.

V.

Was diejenige Schiffe, welche den Rhein hinab gehen, betrifft, ſo ſollen ihre Führer, wann ſie bey der Straßburgiſchen Schifleut-Zunft zünftig ſind, nur eine Declaration von der Anzahl ihrer aufhabenden Ballen, Kiſten und Fäßer nebſt deren Gewicht, ohne jedoch die Gattung und Qualität der Waaren beyzufügen, vorzuweiſen ſchuldig ſeyn; Alle übrige Schifleute aber ohne Ausnahme ſollen angehalten werden, ihre Frachtbriefe beyzubringen, und zugleich die Quantität, das Gewicht, und die Gattung oder Qualität ihrer auf ſich habenden Waaren, wie nicht weniger den Ort ihrer Ladung, anzugeben verbunden ſeyn.

VI.

Wollen und befehlen Ihro Majeſtät, daß der Officier-Major, welcher in beſagtem Fort-Louis je zu Zeiten commandiren wird, mit bewehrter Hand dem Vorgeſetzten gedachten Bureau de controle beyſtehen ſolle ſo oft dieſer ihne deswegen erſuchen wird.

VII.

Verbieten Ihro Majeſtät obbemeltem Commis und ſeinen Untergebenen, nichts von den vorbeyfahrenden Schifleuten, bey Straf der Concussion oder Erpreſſung zu fordern noch anzunehmen, weder für die Unterſuchung der Schiffe, noch für die Verification der von denen Schifleuten gethanen Declarationen, noch für die Berichtigung des Orts wo ſie geladen haben, noch für die Ausfertigung der Acquits-à-caution oder Beglaubigungs-Scheinen, denen ſie an dem Straßburgiſchen Kaufhaus entſchlagen werden ſollen, Alle ſothane Verrichtungen ſollen von ihme umſonſt, und ohne daß ſie weder den Kauf- noch Schifleuten zu Laſten fallen, verſehen werden.

VIII.

Da der König auch Vorſehung thun will, damit keiner von ſeinen Unterthanen zu Erhaltung der neuen Etablissemens und Errichtungen welche zu Kehl eingeführet worden, oder noch ane dieſem oder einem andern oberhalb Speyer auf dem rechten Ufer des Rheins liegenden Ort errichtet werden mögen, Vorſchub thun könne, ſo verbieten Ihro Majeſtät allen Ihren Unterthanen, und inſonderheit denen Burgern und Einwohnern der Stadt Straßburg, kein Magazin oder Niederlag ihrer Kaufmanns-Güter und Waaren zu Kehl zu haben; wie auch weder directe noch indirecte an dieſen Etablissemens Theil zu nehmen, noch dieſelbige auf einige Art und Weis zu begünſtigen, es ſeye nun, indem ſie die nach der Schweitz beſtimmte Waaren und Güter, durch ihre zu Franckfurt und Maynt habende Commissionnaires nach Kehl ſpediren und abſchicken laſſen, oder daß ſie ihre Waaren und Güter, ſowohl den Rhein hinauf als hinab, Schiffern anvertrauen, welche keinem dreyen Schiffiſchen Corps von Straßburg, Maynt und Manheim einverleibet ſind, oder gar mit ſolchen Schiffern, in Gemeinſchaft tretten und ſich ihren associren. Befehlen derohalben denjenigen von Ihren Unterthanen, welche zu Kehl Magasinen oder Niederlagen von Waaren, anderer jedoch als von Tabak (als in Anſehung welches Ihro Majeſtät Verfügung zu thun ſich vorbehalten) innerhalb zweyer Monaten Zeit, von Kundmachung gegenwärtigen Arrets zu rechnen dieſelbe zuruck zu ziehen; bey Straf wider diejenige welche dem Innhalt gegenwärtigen Artikels nicht nachkommen würden, des Verluſts ihres Burger-Rechts, der Unterſuchung aller Handlung, und einer Geldbus von Zweytauſend Livres, welche weder nachgelaſſen noch vermindert werden ſolle, und davon der dritte Theil dem Angeber heimfallen, die zwey übrige Tertzen aber, zwiſchen dem Armen- und dem Findlings-Kinder-Haus der Stadt Straßburg zur Helfte getheilet werden ſollen.

Befehlen Ihro Majeſtät dem Herrn Intendanten und in der Provintz Elſas beſtelltem Commissario, wie auch dem

Königlichen Herren Praetori der Stadt Straßburg, jedem an ſeinem Ort, die Hand ane Vollführung gegenwärtigen Arrêts zu halten, als welches allenthalben wo nöthig geleſen, kund gemacht und angeſchlagen werden ſolle. Geſchehen in dem Königlichen Staats-Rath, in Gegenwart Ihro Majeſtät, gehalten zu Versailles den zwanzig und dritten Septembris Eintauſend ſiebenhundert ſiebenzig und drey. Unterſchrieben, Monteynard.

---

François Baron d'Autigny, préteur Royal de la Ville de Strasbourg.

Nachdem erſehenem obſtehenden Arrêt, befehlen Wir der obgemeldte Praetor Regius, daß ſolches nach ſeiner Form und Innhalt ſolle vollzogen, zu dem Ende zum Druck befördert, publicirt und an den gewöhnlichen Orten angeſchlagen werden, damit niemand ſich der Unwiſſenheit entſchuldigen könne.

Geben Straßburg den 27. November 1773.

Signé, Baron d'Autigny.

---

Auszug aus der Schrift:

„Einer
**Ehrſamen Zunft**
zum
# Anker,
## Zunft-Büchlein
PRO ANNO
1789."

Die
Herren Schöffen.

| Zunft. | | Wahl. |
|---|---|---|
| | Der Hoch=Edelgebohrne, Fromm, Fürſichtig', Hochweis= und Hochgelehrte Herr Joh. Maximilan Sommervogel, vortreflicher JCtus, des beſtändigen Regiments Gnädiger Herren der XV. Hochanſehnliches Mitglied, und dieſer Ehrſamen Zunft Hoch=gebietender Oberherr, C. R. (Catholiſcher Religion). | |
| 1786. | Als Oberherr; zum Schöffen erwählt bey E. E. Zunft der Becker. | 1765. |
| 1746. | Hr. Antoni Fäßler, Schiffmann, ſitzender Rath=herr, C. R. | 1780. |
| 1755. | Hr. Lt. Joh. Rudolph Stöſer, Schaffner des mehrern Hoſpitals, Hochfürſtl. Margräfl. Badiſcher Hofrath und Agent. | 1755. |

| | | |
|---|---|---|
| 1736. | Hr. Joh. Jacob von Zabern der ältere, Daniels Sohn, Schiffmann. A. R. | 1762. |
| 1746. | Hr. Andreas Meyer, Schiffmann. A. R | 1770. |
| 1745. | Hr. Antoni Sarburger, Schiffmann. A. R. C. R. | 1770. |
| 1760. | Hr. Lt. Friedrich Carl Greuhm, Hochfürſtlich Leiningen-Dachsburgiſcher Hofrath, A. R. | 1773. |
| 1775. | Hr. Lt. Heinrich Dominick Theobold Guerin, Ritterſchaftlicher Advocat und Amtmann, auch Registrator Löbl. Stadt Archivs, A. R. C. R. | 1775. |
| 1777. | Hr. Lt. Rudolph, Dinckel, Concellariae contract. subst. | 1777. |
| 1778. | Hr. Joh. Wieger, Beſtätter in dem Kaufhaus. | 1783. |
| 1781. | Hr. Lt. Joſ. Thomas Zäpfel, Ritterſchaftlicher Amtſchreiber, A. R. C. R. | 1783. |
| 1784. | Hr. Lt. Samuel Reinh. Weber, Secretarius bey C. Hochlöbl. Oeconomie-Kammer, und Löbl. Stadt Secretaire-Interprete. | 1786. |
| 1757. | Hr. David Andr. Eckert, Schiffmann, C. R. | 1786. |
| 1786. | Hr. Lt. Franz Daniel Oeſinger. | 1786. |
| 1785. | Hr. Peter Bernhard Schmid, beeydigter Géometre des hohen Königl. Raths zu Colmar und der löbl. Stadt Straßburg C. R. | 1787. |

Summa der Herren Schöffen 15.

darunter

C. R. (Cathol. Relig.) 7

A. C. (Augsb. Confeſſ.) 8

---

## Zunftſchreiber.

| | | |
|---|---|---|
| 1783. | Hr. Lt. Philipp Ludwig Ueberſaal, Notarius. | 1783. |

## Zunftbüttel.

| | | |
|---|---|---|
| | Joh. Carl Baldner. | 1780. |

---

E. E. Gericht pro Anno 1789.

Bestehend aus: Sommervogel, Fäßler, Eckert, Schmid, Weber, Meyer, Greuhm.

Alte Gerichtsleute.

Rimbach, Eckert, Reich.

Neue Gerichtsleute.

von Zabern, Huck, Marggraf.

---

Die Herren Fertiger pro 1789.

Bestehend in vier Schiffleuten und einem Schiffbauer. Meyer (als Fertigermeister), Fäßler, Rimbach, Huck, Reich.

Schifffchauer pro 1789.

Zwey Schiffleute:

Fäßler, Rimbach.

Zween Schiffbäuer:

Marggraff, Reich.

---

E. E. Meisterschaft der Schiffleute Obermeister 1789.

Meyer, Sarburger, Rockenbach, Huck.

E. E. Meisterschaft der Schiffbäuer Obermeister 1789.

Marggraf, Reich.

Die dreyzehn geschworene Rüger 1789.

Fäßler, von Zabern, Ulrich, Rimbach, Sarburger, Meyer, Reich, Senger, Ulrich, Reich, Balzer, von Zabern, Baldner (der Zunftbüttel.)

Zu denen 40 Männern zum Feuer.

Meyer, Fäßler.

Zugeordnete.

Schmid, Zabern, Eckert.

## Abgeordnete zur Feuerſpritze, pro 1789.

Ammel, Ottmann, Thomas, Geiges, Kellermann, Meyer, Heinzelmann, Berni, Rey, Kieffer, Wurz, Barthel.

## Die Herren Gelehrte und Zubiener.

### Gelehrte.

Zunft.

1743. Hr. Lt. Chriſtian Ludwig Böckler, alter Schöff und Rathh.

1764. Hr. Joh. Jacob Meyer, Controleur in dem Salzhaus.

1767. Hr. M. Joh. Daniel Wiedemann, Pfarrer zu Wittenweyer.

1775. Hr. Conrad Reinhard von Koch, des heil. Röm. Reichs Ritter.

Hr. Friedrich Albrecht von Koch, Rußiſch-Kaiſerlicher Legations Rath in Wien.

Hr. Chriſtoph Wilhelm Koch, Profeſſor bey Löbl. Univerſität, und gem. Stadt Bibliothecarius.

1783. Hr. Joh. Conrad Riß, Med. Dr.

1784. Hr. Sebaſtian Antoni Matthiß, Secretaire à l'Intendance.

Hr. Joh. Sebaſtian von Zabern, Pfarrer zu Kauchenheim.

1788. Hr. Franz Joſeph Ohlmann, Sprachmeiſter.

### Die übrigen Zubiener.

Joh. Eckert, Albonißi, Strübel, Kempeners, Dauphins, Delahaye, Franz Eckert.

Summa der Herren Gelehrten und Zubiener iſt mit Einbegriff des Zunft-Schreibers 18.

darunter

C. R. (Cathol. Rel.) — 9

A. C. (Augsb. Conf.) — 9

18.

Handwerksgenoſſen, in der Ordnung wie ſie das Handwerk erhalten haben.*)

Baldner der ältere, Ulrich, Riebel, Reich, Ulrich, Rimbach der ältere, Senger, Knab, Wohlleber, Buſch, von Zabern, Marggraf der ältere, Helck, Göppel, von Zabern, Kraus, Helck, Fiſcher, Wieſer, von Zabern, Gerlach, von Zabern, Eckert, Oberlin, Rockenbach der ältere, Eckert, Schaffner, Ochs, Eckert der jüngere, Häs, Meyer der ältere, Degure, Winterſinger, Ulrich, von Zabern, Antoni Eckert, Georg Eckert, Buſch der jüngere, Riebel, von Zabern, Oberlin, Eckert, Joh. Jacob von Zabern, Joh. Dan. von Zabern, Reich, Caspar, Huck, Sarburger, Winterſinger, Mauderer, Rimbach der jüngere, Fiſcher, Ulrich, Sänger, Mahler, Senger, Joh. von Zabern, Manier, Riehm, Häs, Knab, Helck, Ulrich, Hoffet, Reich, Eckert, Buſch, Ulrich der ältere, Göppel der jüngere, Nußbaum, Sarburger, Eckert, Joh. Jonathan von Zabern, Rockenbach der jüngere, Meyer, Gerlach, Helck der jüngere, Eckert, Marggraff, Ulrich der jüngere, Göppel, Bälzer, Joh. Theob. von Zabern, Reich.

Summa der Handwerksgenoſſen beträgt 84.

darunter

| | |
|---|---|
| Cath. Relig. | — 22 |
| Augsb. Conf. | — 62 |
| | 84. |

---

Uebrige gemeine Zünftige, die das Handwerk nicht haben, in der Ordnung wie ſie zünftig worden.

Wagner, Wießer, Kößler ꝛc.

Summa der gemeinen Zünftigen, die das Handwerk nicht haben 60, darunter C. R. 21, A. C. 39.

---

*) Nämlich Handwerksgenoſſen im weiteren Sinne, denn es finden ſich hier alle Schiffleute, welche „das Handwerk hatten", Meiſter, Knecht und Schiffbauer verzeichnet.

### Wittfrauen.

Hrn. M. Joh. Friedrich Birr, Pfarrers zu Vendenheim, Johannes Fiſcher, Schiffbäuers, Hr. Exs. Phil. Jac. Straß, Handelsm. ꝛc.

Summa der Wittfrauen — 53, darunter C. R. 12 A. C. 41.

---

### Recapitulation.

| | |
|---|---|
| S. T. Hr. Oberherr . . . . | 1 |
| Herren Schöffen . . . . . | 14 |
| Herren Gelehrte und Zudiener. | 18 |
| Handwerksgenoſſen . . . . | 84 |
| Gemeine Zünftige, welche das Handwerk nicht haben . . . | 60 |
| Wittfrauen . . . . . | 53 |
| Summa | 230, darunter C. R. 71, A. C. 159. |

---

### Die 24 Schiffleute des Umgangs in der Ordnung wie ſolche darein gekommen.

| Handwerk. | | Wahl. |
|---|---|---|
| | Oſtern 1789. | |
| 1732. | Joh. Caspar, Häs, Wittib | 1752. |
| 1736. | Hr. Exsen. Johann Jacob von Zabern. | |
| | u. ſ. w. | |

---

### Zu dem Umgang der Nebens-Reiſen.

C. W. v. Zabern, Joh. Jac. v. Zabern, Huck, Sarburger, Riebel.

Ordnung der Jenner-Reiſen, wie ſolche durch die Schiffer des Umgangs der Meß-Reiſen in dem dermaligen Umgang theils bereits verrichtet worden und theils in Zukunft annoch verrichtet werden.

Im Jänner 1786.

Johann Caspar Häs.
Hr. Exs. Hoh. Jacob von Zabern, der ältere.

Im Jänner 1787.

Joh. Jacob Ulrich.
Joh. Theobold Rimbach, der ältere.
1788 u. ſ. w.

---

## Schiffbäuer.

| Zunft. | | |
|---|---|---|
| 1730. | Carl Baldner, der ältere. | |
| 40. | Joh. Jacob Riebel. | |
| 42. | Joh. Philipp Reich u. ſ. w. | |

Summa der Schiffbäuer — 11.

## Steuerleute.

| Handwerk. | | Wahl. |
|---|---|---|
| 1761. | Johannes Eckert. jun., C. R. | 1764. |
| 60. | Joh. Jacob Eckert, C. R. | 67. |
| 61. | Martin Ochs u. ſ. w. | |

Summa der Steuerleute — 20.

## Vicarii der Steuerleute.

| | | |
|---|---|---|
| 1786. | Joh. Andreas Göppel. | 1788. |
| 83. | Joh. Friedrich Gerlach. | |

## Handwerksgenoſſen, welche der Schiffleute Handwerk haben, aber nicht in dem Umgang ſind.

| Zunft. | | Handwerk. |
|---|---|---|
| 1745. | Joh. Ludwig Knab, C. R. | 1745. |
| 46. | Wilhelm Bernh. Wohlleber, C. R. | 46. |
| 56. | Franz Kraus, C. R. | 57. |

u. ſ. w.

Summa der Handwerks-Genoſſen, welche der Schiffleut Handwerk haben, aber nicht in dem Umgang ſind: 51, darunter C. R. 18, A. C. 33.

. . . . . .

## Ehemalige Herren Oberherren.

| Zunft. | | |
|---|---|---|
| 1350 | Hr. Heinrich Geyer, | Ammeiſter. |
| 57 | Hr. Konrad, Bopp, | „ |
| 59 | Hr. Peter Ebelin, | „ |
| 65 | Hr. Albrecht Schalck, | „ |
| 68 | Hr. Rudolph Wahſticher, | „ |
| 81 | Hr. Walter Wahſticher, | „ |
| 85 | Hr. Niclaus Meyer, | „ |
| 95 | Hr. Niclaus Bermann, | „ |
| 1401 | Hr. Peter Summer, | „ |
| 12 | Hr. Johannes Meyer, | „ |
| 16 | Hr. Johannes Lumbart, | „ |
| 32 | Hr. Albrecht Schalck, | „ |
| 62 | Hr. Johannes Lumbart, | „ |
| 68 | Hr. Johannes von Berſch, | „ |
| 94 | Hr. Götz von Hohenburg, | „ |
| 1504 | Hr. Peter Arge, | „ |
| 48 | Hr. Jacob von Dunzenheim, | „ |
| 54 | Hr. Johannes von Berſch, | „ |
| 72 | Hr. Wolfgang Schütterlin, | „ |
| 1612 | Hr. Joh. Jacob Schütterlin, | XXI. |
| 15 | Hr. Joh. Michael Heuß, | XIII. |
| 47 | Hr. Jacob Bauer, | XIII. |
| 62 | Hr. Joh. Michael Zeyßolff, | XV. |
| | Hr. Georg Baſilius Geiger, | XIII. |
| | Hr. Jacob Wencker, | Ammeiſter. |
| 1715 | Hr. Johannes Greuhm, | XV. |
| 36 | Hr. Joſeph Gerber, | XV. |
| 53 | Hr. Philipp Jacob Städel, | XV. |
| 71 | Hr. Franz Carl Barth. | |

## Alte Rathherren.

u. ſ. w.

# Nachträge.

## Zu Seite ~~83~~ 22

Wasser-Fahrzeuge nach altgermanischem Muster, wie sie sogar in den Pfahlbauten gefunden sind, werden noch heutzutage auf einigen deutschen und schweizerischen Flüssen und Seen benutzt. Auf dem Luzerner, Sempacher und Aegeri-See heißen dieselben Einbäume, weil sie aus einem Baume (Eiche oder Tanne) hergestellt sind. Während die Einbäume früher fast die einzigen Wasser-Fahrzeuge der Schiffer ꝛc. waren, werden sie gegenwärtig nur noch von den Fischern verwendet; bald werden sie gar nicht mehr zu finden sein, da die starken Eichen und Tannen jetzt vielfach zu anderen Zwecken gebraucht werden.

Nach den Mittheilungen des Alterthumsforschers Ferd. Keller in Zürich soll es im Mittelalter überhaupt nur drei Formen von Wasser-Fahrzeugen gegeben haben: die Einbäume, die Weidlinge und die Nauen. Die Bezeichnung: „Weidling" kommt wahrscheinlich von weidlig, hurtig, geschwind her (s. Stalders schweiz. Idiotikon). Dagegen wird das Wort „Nauen" und wohl auch Nachen von dem lateinischen navis, Schiff, herzuleiten sein.

---

## Zu Seite 83.

Die über Rudolph von Habsburg mitgetheilte Anecdote hat Specklin wahrscheinlich der Schrift: »Albert, Argentinens. Chron.« p. 108 entnommen. Der Geschichtsschreiber E. L. Posselt theilt dieselbe in seinem Werke: „Kleine Schriften", in etwas veränderter Form ebenfalls mit.

---

# Druckfehler-Verzeichniß.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Seite | 3 | Zeile | 7 | von | unten | steht ein Komma statt eines Punktes. |
| „ | 4 | „ | 2 | „ | „ | fehlt ein Punkt. |
| „ | 5 | „ | 11 | „ | „ | lies fehr statt ſo. |
| „ | 7 | „ | 13 | „ | „ | fehlt hinter „Stoffel" die Klammer. |
| „ | 9 | „ | 18 | „ | oben | lies Schwörbriefes ſtatt Schwurbriefes. |
| „ | 12 | „ | 9 | „ | unten | fehlt hinter Stuben das Anführungszeichen. |
| „ | 12 | „ | 1 | „ | „ | lies Trauttwein ſtatt Trautwein. |
| „ | 13 | „ | 12 | „ | „ | lies Pfenning ſtatt Pfennig. |
| „ | 18 | „ | 16 | „ | oben | lies Schirmgericht ſtatt Schwurgericht. |
| „ | 23 | „ | 10 | „ | „ | lies luſtiger ſtatt luftiger. |
| „ | 31 | „ | 3 | „ | unten | fehlt hinter Ruprecht ein Komma. |
| „ | 39 | „ | 1 | „ | „ | iſt das Wort „heute" zu ſtreichen. |
| „ | 50 | „ | 13 | „ | oben | lies Kaufhauſes ſtatt Kauffhauſes. |
| „ | 59 | „ | 9 | „ | oben | lies aus ſtatt ans. |
| „ | 69 | „ | 15 | „ | unten | lies deshalb ſtatt daher. |
| „ | 85 | „ | 6 | „ | „ | iſt das Komma zu ſtreichen. |
| „ | 104 | „ | 18 | „ | oben | iſt hinter hielt das Komma zu entfernen. |
| „ | 131 | „ | 15 | „ | „ | lies des ſtatt das. |
| „ | 139 | „ | 14 | „ | unten | lies der der Stadt ſtatt der Stadt. |
| „ | 177 | „ | 10 | „ | oben | lies vnder ſtatt ander. |
| „ | 198 | „ | 14 | „ | unten | lies darumb ſtatt daurmb. |
| „ | 211 | „ | 2 | „ | oben | lies Schwiegervaters ſtatt Schwagers. |
| „ | 249 | „ | 2 | „ | unten | lies intima ſtatt iutima. |

Seite 258 Zeile 9 von unten lies praetendirenden ſtatt practendirenden.
„ 259 „ 7 „ „ lies Gemeinere ſtatt Gemeinern.
„ 262 „ 6 „ oben lies ſodanes ſtatt ſo danes.
„ 263 „ 1 „ unten lies poen ſtatt zwee.
„ 267 „ 13 „ „ lies auch zu ſtatt auch.
„ 267 „ 1 „ „ lies drey ſtatt dony.
„ 294 „ 6 „ oben lies Corps ſtatt rps.
„ 294 „ 14 „ unten lies Fall ſtatt Fell.
„ 295 „ 14 „ „ lies abgerichtet ſtatt abgerichten.